MINISTERIO DE FOMENTO



ELEMENTOS
PARA EL ESTUDIO DEL PROBLEMA FERROVIARIO EN ESPAÑA

RECOPILADOS BAJO LA DIRECCIÓN DEL

EXCMO. SR. D. FRANCISCO DE A. CAMBÓ Y BATLLE

MINISTRO DE FOMENTO

TOMO I



MADRID
Artes Gráficas «Mateu»
Paseo del Prado, 34
1918

COLABORADORES DE ESTA OBRA

D. ANTONIO VALENCIANO Y MAZERES

Ingeniero Jefe de Caminos, Canales y Puertos
y Abogado, Jefe del Negociado de Concesión y Construcción de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

D. JOSÉ MARÍA DE ZUMALACARREGUI Y PRAT

Doctor en las Facultades de Derecho y Filosofía y Letras,
Catedrático de Economía y Hacienda Pública de la Universidad de Valencia.

D. PEDRO PABLO DE ALARCÓN Y CONTRERAS

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, con destino en la Primera División de Ferrocarriles.

D. RAFAEL MARÍN DEL CAMPO Y PEÑALVER

Capitán de Ingenieros, con destino en el Primer Regimiento de Ferrocarriles.

D. FELIX ESCALAS Y CHAMENI

Doctor en Derecho, Vicesecretario de la Cámara de Comercio de Barcelona.

D. JOSÉ TORINO Y GUINOT

Ayudante de Obras Públicas, Jefe de Negociado, Oficial del Negociado de Concesión
y Construcción de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

D. JULIO ALVAREZ Y BUZNEGO

Profesor mercantil, Oficial del Cuerpo de Profesores Mercantiles al servicio de la Hacienda Pública.

D. JUAN BAUTISTA MARTÍNEZ DE DIEGO

Jefe de Negociado, Oficial del Negociado de Concesión y Construcción de Ferrocarriles
del Ministerio de Fomento.

FE DE ERRATAS

Pág.	Línea	Col.	Dice	Debe decir
7	41	1.ª	has-	hasta
7	19	2.ª	haga	haya
7	Ultima	2.ª	pueda	puede
9	18	1.ª	cuál es el uso	cuál el uso
9	34	1.ª	evitar esa posibilidad	evitar hasta esa posibilidad
9	44	1.ª	le	les
13	26	2.ª	los	lo
14	Ultima	2.ª	fondos para	fondos necesarios para
16	3	1.ª	depositarlo	depositarla
17	14	1.ª	varios;	varios,
17	16	1.ª	condiciones	concesiones
19	28	1.ª	desde... de modo	desde... a... de modo
19	49	2.ª	paseos	pasos
20	35	1.ª	construído	construída
21	41	1.ª	establece artículo	establece el artículo
23	36	1.ª	Tonelada	Por tonelada
25	1		que todas	que en todas
25	37		por otro muy interesante	por otra Real orden muy interesante
25	45		Decreto	Real orden
26	35	1.ª	errar	cerrar
28	40	1.ª	Madrid;	Madrid,
31	34	2.ª	entiendan	entienda
32	Epígrafe general de la Instrucción de 15 de Febrero de 1856		tarifa	tarifas
33	16	2.ª	convenientes	conveniente.
33	24	2.ª	aquellos	aquellas
37	41	2.ª	establecer	restablecer
39	9	1.ª	de la	en la
40	27 del texto.		triunfaron, con esta	triunfaron con esta.
41	5 de la nota.		1875	1873
41	15	2.ª	impiden	impide
43	16	1.ª	individuo que se hallan	individuo se hallan
43	27	2.ª	inútiles	útiles
43	30	2.ª	por fin a salvo	por fin dejar
44	3	2.ª	nulidad	utilidad
45	44	1.ª	la	las
45	42	2.ª	lo extremo	todo extremo
47	18	1.ª	nacional	racional
47	36	1.ª	el alcalde	al alcalde
50	17	1.ª	ministro	Ministerio
50	31	1.ª	por altas	que por altas
53	49	2.ª	de extranjero	del extranjero
54	43-44	1.ª	garantía las	garantía de las
55	50	1.ª	con se	con que se
58	Ultima	1.ª	primado	privado
58	44-45	2.ª	Arenys del Mar	Arenys de Mar
59	12	1.ª	Noroeste	Nordeste
59	19	1.ª	Henajeros	Henarejos
62	21	2.ª	los	dos
64	23 del texto		agrícolas; un régimen	agrícolas, de un régimen
65	11 y siguientes		en este título 5.º, se omite por completo para evitar molestas e inútiles repeticiones, puesto que será forzoso exponerla minuciosamente en el consagrado al estudio de esos ferrocarriles en todos sus aspectos	en este título, se omite por completo para evitar molestas e inútiles repeticiones, puesto que será forzoso exponerla minuciosamente en el 5.º, consagrado al estudio de esos ferrocarriles en todos sus aspectos
67	27		resignan	resignaban
67	29		política, económica	política económica
68	26		instrumentos útiles	instrumentos, útiles
68	33		útil apropiado	útil, apropiado
68	37		los cuales	las cuales
68	41		Ministerio	Ministerio de Fomento
69	10		que excluye	que se excluyen
69	12		adornos	adorno
69	36		1870	1868
69	36		el Real decreto	al Real decreto
69	45		vienen	venían
70	22-23		31 de Mayo y 30 de Junio de 1874	31 de Mayo de 1873 y 30 de Junio de 1874
71	25		dicho el capítulo	dicho en el capítulo
71	36		para revisión	para la revisión
72	11	1.ª	queda contado	queda, contado
72	10 del texto		concesión	construcción
73	21 del texto		haciéndola	haciéndolo
74	Puntos en la línea 31, al terminar el art. 2.º		Hay líneas de puntos	Véase la adición muy importante que se inserta a continuación de la fe de erratas.
76	28		1961	1861
79	21	1.ª	construir	constituir
79	52	2.ª	abonos	bonos
81	18	1.ª	parte y en	parte proporcional y en
83	33	1.ª	determinadas	terminadas
90	2 del texto		estaban	estaba
94	18 del texto		exclusivo;	exclusivo,
99	1	1.ª	do	tado
99	5	2.ª	quiebra	quiebras
101	3		Badollano	Vadollano
101	6		Almorchoz	Almorchón
105	15 de la casilla «Régimen financiero de la ley empresas» y 12 de la «Régimen jurídico de las empresas».		El de 1848	El de 1848, completado y modificado por lo dispuesto en los artículos 46 al 49 de la ley general de ferrocarriles de 3 de Junio de 1855

NOTA IMPORTANTE

En la página 74, columna primera, termina la «Ley de 9 de Marzo de 1855, mandando recoger y canjear las acciones u obligaciones entregadas hasta ahora en pago de subsidio a los ferrocarriles» en el art. 2.° último de la misma que con él queda completa. Los puntos que vienen a continuación constituyen una errata y deben sustituirse por el siguiente epígrafe:

«Ley de 22 de Mayo de 1859, creando obligaciones del Estado por ferrocarriles para cubrir las subvenciones concedidas a las Empresas.»

A esta ley pertenecen todos los artículos que siguen a los puntos, y para que quede completa se insertan a continuación su encabezamiento y primeros artículos, hasta el 9.°, que ya figura en dicha página 74.

Dice así la ley:

Ministerio de Hacienda. Doña Isabel II, por la gracia de Dios y la Constitución. . . . .

. . . .

Artículo primero. El Gobierno creará la correspondiente cantidad de obligaciones del Estado al portador por ferrocarriles, para pagar a las Empresas concesionarias el importe de las subvenciones asignadas hasta la fecha a las respectivas líneas por las leyes que han autorizado su construcción.

Art. 2.° Dichas obligaciones se aplicarán, además, al canje necesario, prevenido en la ley de 9 de Marzo de 1855, de las acciones de carreteras y ferrocarriles mencionados en la misma, y al de las que se hubiesen emitido posteriormente para subvenciones, con autorización legal siempre que lo reclamen los tenedores de éstas.

Art. 3.° Para satisfacer a la Empresa del camino de Alar a Santander la subvención que en acciones le está declarada, se creará la cantidad necesaria de obligaciones especiales que corresponda, según los términos y condiciones particulares de esta concesión.

Art. 4.° La emisión de estas obligaciones y su entrega a las Empresas se harán a medida que deba abonárseles lo que le corresponda, según los términos de su respectiva concesión.

Art. 5.° Al pago de los intereses y amortización de estas obligaciones se destinará todos los años el 7 por 100 del capital nominal emitido hasta 31 de Diciembre del año anterior, aplicándose a intereses 6 por 100 del capital nominal en circulación en aquel día, y el resto a la amortización, por sorteos que se verificarán en el mes de Diciembre de cada año. Igualmente se destinará el importe de los intereses a razón de 6 por 100 al año de la emisión que se hiciese en el corriente.

Art. 6.° El pago de intereses y amortización de las expresadas obligaciones se efectuará por el Tesoro público con los productos de las ventas de bienes del Estado y de otras procedencias aplicado al mismo, con el reintegro de las provincias, y en su defecto con el de las contribuciones, rentas públicas y demás ingresos del Erario.

Art. 7.° Gozarán estas obligaciones de todas las ventajas y seguridades declaradas en favor de los títulos de la Deuda del Estado, y serán admisibles en los afianzamientos y en cualesquiera otros actos como las acciones de las diferentes creaciones hechas para atender a las obras públicas.

Art. 8.° Las subvenciones, pagaderas precisamente en metálico, se satisfarán en esta especie, y, al efecto, el Gobierno negociará en pública subasta, o por suscripción, la cantidad de obligaciones que fuese necesaria, fijándose los precios tipos por el Consejo de Ministros.

Podrán satisfacerse también estas subvenciones en obligaciones a los cambios de cotización, si las Empresas conviniesen en esta forma de pago y el Gobierno la estimase oportuna.

ÍNDICE DE MATERIAS

CAPÍTULO III

TÍTULO SEGUNDO

CAPÍTULO PRIMERO

PRÓLOGO

ENTRE los múltiples problemas que el momento presente plantea a España, uno de los más graves y transcendentales es el problema ferroviario. No diré que sea el único, ni el primero, ni el principal, pues, en estos momentos, de tal suerte se entrelazan unos con otros los distintos intereses que integran la vida total de un país, que no puede atenderse con eficacia a uno de ellos, si no se atiende a la vez a todos. Pero es indudable que la solución del problema ferroviario es base y supuesto forzoso de la solución de todos los demás problemas de orden económico que tiene que resolver España para salir fortalecida de la actual crisis mundial, único modo de no quedar después que ella termine profundamente quebrantada y considerablemente disminuída, pues en la alteración de valores económicos colectivos que va a producirse como consecuencia de la guerra, el quietismo será sinónimo de decadencia.

Y al hablar del problema ferroviario, no me refiero a su aspecto agudo, circunstancial y transitorio que ha provocado la guerra, sino al aspecto crónico y permanente que se producía antes de la guerra y que subsistirá después de ella.

El aspecto agudo y circunstancial de la crisis ferroviaria provocada por la guerra, viene caracterizado en España por un aumento considerable en el tráfico y en los ingresos que proporciona (motivado por el encarecimiento de los transportes marítimos), y por un aumento notablemente mayor de los gastos de explotación. La falta de paralelismo entre esos dos elementos, se ha ido acentuando de tal manera, que en el año 1917 los ferrocarriles españoles han

saldado en conjunto sus balances sin beneficio, y en lo que va de año todas las Compañías explotan con pérdida.

Mas esta crisis aguda será transitoria y no es peculiar de España, sino que se produce en el mundo entero; y puede paliarse fácilmente mientras dure, acudiendo, como en los demás países, bien al aumento de tarifas, bien a la subvención o a la garantía de interés por parte del Estado, o combinando ambas soluciones.

Pero el aspecto permanente de la crisis ferroviaria española es mucho más grave y presenta en nuestro país características que, en la actualidad, apenas se ofrecen en otra nación, pues, en casi todas ellas, supieron con tiempo afrontarla y resolverla.

El gravísimo problema ferroviario español viene originado por dos errores capitales que presidieron al establecimiento de los ferrocarriles, no sólo en España, sino en todos los países del mundo. Fué el primero, considerar que los ferrocarriles eran un negocio privado y no un servicio público; fué el segundo, suponer que una vez construída la línea, quedaba cerrado el capítulo de gastos de primer establecimiento.

En virtud del primer error, el Estado confió a la iniciativa privada la construcción y la explotación de los ferrocarriles; y su desarrollo y su marcha siguió los azares de los negocios privados, sin que, ni en la determinación de las líneas a construir, ni en el régimen de la explotación, se obedeciera a otras normas y direcciones que las encaminadas a proporcionar un rendimiento al capital invertido.

El segundo error inspiró el criterio de las concesiones a plazo. Partiendo del supuesto de que los gastos de primer establecimiento quedaban terminados al poner en explotación el ferrocarril, los años de disfrute de la concesión debían servir para que el capital invertido obtuviera la remuneración que las contingencias del negocio le deparasen y para constituir las reservas necesarias a su total amortización antes de que el término de la concesión expirase.

Mas los hechos pusieron muy pronto en evidencia este segundo error. Un ferrocarril nunca está terminado; es algo vivo que debe

transformarse constantemente para adaptarse a los desenvolvimientos del tráfico y a los adelantos y transformaciones de la industria ferroviaria.

Durante algún tiempo el plazo, aún muy largo, de las concesiones, permitió a las Compañías concesionarias, atender, por medio de emisiones de obligaciones, a los nuevos gastos de primer establecimiento que el desarrollo del negocio imponía. Pero, con el transcurso de los años y el consiguiente acortamiento del plazo de las concesiones, la capacidad financiera de las Compañías ha ido disminuyendo, mientras que la riqueza en general y su primera manifestación, el tráfico, ha ido aumentando.

Y hoy, ante la realidad del momento presente y las eventualidades de un próximo porvenir, el problema ferroviario español se presenta en la forma siguiente: Las Compañías concesionarias de las principales líneas que sirven las grandes corrientes del trafico español, no tienen la capacidad financiera necesaria para realizar las considerables transformaciones y ampliaciones que son absolutamente indispensables. En treinta, cuarenta o cincuenta años no pueden amortizarse los enormes gastos que implica la construcción de dobles vías; de nuevas y más completas estaciones; de vías y puentes para el paso de las potentes locomotoras modernas; de pasos superiores o inferiores que libren a las grandes ciudades de la asfixia que les producen los pasos a nivel. Todo ello sube más, mucho más, de lo que importaron los gastos de primer establecimiento al construirse las líneas.

Pero si fuera vana ilusión pensar en que las actuales Compañías transformen y amplien la red estructural y fundamental de nuestro tráfico terrestre, sería resignación suicida renunciar a que tales transformaciones se lleven a cabo en plazo no lejano. Sin ellas, la construcción de vías secundarias no resolverá, sino que agravará el problema; sin ellas, hay que renunciar a que prosigan y, aún más, a que se acentúen, los desenvolvimientos de nuestra agricultura, de nuestra industria, de nuestra minería; sin ellas, será dinero tirado cuanto gas-

temos para crear una fuerza militar, pues, en la guerra moderna que moviliza masas enormes consumiendo provisiones fantásticas, el primer elemento estratégico son los ferrocarriles y, principalmente, las grandes líneas, las que siguen las grandes corrientes del tráfico y unen los grandes centros de producción que son los grandes centros de abastecimiento. Y a este aspecto general que presenta el problema ferroviario español —igual al que presentaba, antes de ser resuelto, en otros países— se une otro aspecto especial determinado por la absurda agrupación de nuestras líneas ferroviarias. Las redes que explotan nuestras grandes Compañías no se han formado teniendo en cuenta razones técnicas, ni económicas, sino exclusivamente financieras; y así vemos cómo las líneas de las diversas Compañías se entrelazan y se confunden, aumentándose innecesariamente los gastos de explotación y dificultándose considerablemente el servicio.

Para resolver el problema ferroviario español, pueden adoptarse distintas soluciones: La prórroga de las concesiones; la facultad de emitir obligaciones a plazo mayor del de la concesión; la garantía de interés, dada por el Estado a las Compañías; las subvenciones del Estado para las nuevas obras, dentro de las actuales concesiones; el rescate de las grandes líneas para que el Estado, en servicio que ya le sea propio, lleve a cabo las obras necesarias y establezca el régimen de explotación que estime más conveniente al interés público.

No es un secreto la preferencia que siente quien estas líneas escribe por la última de las soluciones apuntadas. La primera la reputo inadmisible y he de añadir que no se ha seguido en ningún país del mundo. La segunda no es más que solución parcial de una crisis de las empresas. La tercera y la cuarta han sido, en todas partes, el camino que ha conducido a la última solución, cuando se ha visto que, en realidad, una y otra significaban que el Estado asumía las cargas sin tener la dirección de los ferrocarriles.

Pero no pretendo ser infalible y es posible que mis preferencias

sean erróneas; lo que afirmo, en la plena seguridad de que la razón me asiste, es que no puede demorarse, sin próximos e irreparables perjuicios para el país, dar solución al problema ferroviario español.

Entiendo indispensable que, no sólo los hombres políticos, sino todos los ciudadanos españoles se percaten de la magnitud de este problema y de la necesidad imperiosa y urgentísima de darle una solución que permita poner en relación nuestra potencia de transporte con nuestra potencia de producción.

Desgraciadamente resulta dificilísimo en España estudiar, en toda su complejidad, nuestro problema ferroviario. Las pocas, aunque muy estimables, publicaciones que pueden consultarse, examinan aspectos parciales del mismo. Pero algunos aspectos interesantísimos no han sido tratados en obra alguna.

A solventar, en lo posible, tal deficiencia, va encaminada esta publicación, que no es, como yo hubiera deseado, una completa Enciclopedia ferroviaria Española, sino, como su título indica, una modesta recopilación de «Elementos para el estudio del problema ferroviario en España».

He procurado darla un carácter absolutamente objetivo, apartándola de toda orientación tendenciosa, aun sabiendo que esto ha de restarle amenidad y hacer más pesada su lectura.

Se observarán en ella vacíos lamentables; soy el primero en reconocerlo. Pero todo el celo de mis colaboradores no ha podido salvar, en el poco tiempo de que disponían, las enormes dificultades que, para preparar una recopilación completa, supone la falta, casi absoluta, de los elementos primarios que debían acoplarse.

Los retrasos de algunas Compañías en facilitar aquellos datos que se les habían pedido, han obligado a prescindir de elementos importantísimos que hubieran servido, no sólo para completar informaciones, sino también para presentar un amplio, completo e interesante resumen que abarcara la vida total de los ferrocarriles españoles. Por tal causa no se insertan acerca de los ferrocarriles de vía estrecha de

uso público, los estados que aparecen referentes a los de vía normal y a los secundarios y estratégicos.

Creo, no obstante, que, a pesar de todas las indicadas deficiencias, esta publicación ha de facilitar considerablemente el estudio del problema ferroviario español, cuyo conocimiento es elemento esencial para llegar a su acertada resolución.

No quiero terminar las presentes líneas sin expresar mi profunda gratitud a los colaboradores de esta obra, cuyos nombres figuran en su portada, y para cuyo celo e inteligencia serían pocos cuantos elogios les dedicara.

F. CAMBÓ

Septiembre de 1918.

ADVERTENCIAS AL TOMO PRIMERO

Este primer volumen abarca lo que pudiéramos llamar *el aspecto orgánico del problema ferroviario en España.*

De los dos títulos en que se ha dividido la materia que contiene, el primero está dedicado a historiar nuestra legislación de ferrocarriles, y el segundo pone a la vista el primer resultado de aquella, enumerando las concesiones, líneas y compañías que —como consecuencia de las disposiciones legales, de la situación económica del país y de las posibilidades financieras de las empresas que se han dedicado a esta clase de negocios— han llegado a constituir nuestra actual red de ferrocarriles.

En el título primero se han insertado íntegras las disposiciones legislativas siempre que ha sido posible, dentro de los límites de esta obra, procurando evitar extractos y referencias. Con esto se han perseguido dos fines: el uno, hacer el trabajo más objetivo, librándolo de todo reflejo de opiniones personales; el otro, evitar al lector la molestia de manejar colecciones voluminosas, que no siempre se encuentran a mano y que, faltas de índices en armonía con la estructura de este libro, hacen la consulta difícil y enojosa.

Como se aspira, sobre todo, a poner de relieve la marcha de la política ferroviaria española, se han ido alternando la copia de disposiciones, la exposición histórica y aquel comentario absolutamente indispensable, que no pretende formular juicios sobre leyes ni sistemas, sino indicar de qué modo se ha pasado de unos a otros y hasta qué punto ha permanecido fiel nuestra política ferroviaria a las orientaciones que le marcaron, en primer lugar, el informe de 1844, y, después, las leyes de 1855, 1868 y 1877, que encarnan diversos criterios, algunos fundamentalmente opuestos entre sí.

Los dos primeros capítulos del título segundo describen las concesiones otorgadas desde la primera de ellas hasta la fecha; y aun cuando todas se hayan incluídas en ambos y particularmente detalladas en el primero, se ha creído conveniente dedicar el capítulo III a señalar aquellas que por haber cambiado de régimen legal o por alguna circunstancia saliente, merecen llamarse *concesiones con régimen especial.*

En el capítulo IV y último de dicho título, aparecen todas las compañías de ferrocarriles, especificando las líneas que explotan y detallando las diversas concesiones que existen dentro de cada línea.

Toda la materia del título segundo se refiere a los ferrocarriles llamados *de uso público*, ya sean *de servicio general* o *de servicio particular*, como se indica en el apéndice a dicho título, en el que se especifica también lo referente a la clasificación de nuestras vías férreas.

De lo expuesto en el mencionado apéndice, se deduce que de todos los ferrocarriles españoles en que interviene de algún modo la Administración central, sólo han dejado de incluirse los secundarios y estratégicos, por haberse dedicado a éstos íntegramente el tomo tercero.

Acompañan a este volumen dos mapas: uno histórico; y otro en que los ferrocarriles se agrupan por compañías en la forma que se ha creído más práctica, habida cuenta de la

multiplicidad de empresas. Uno y otro no son sino la traducción gráfica del contenido del título segundo.

Para confeccionarlos, se ha elegido entre los diversos mapas de España existentes, el del Instituto Geológico, porque, ofreciendo garantías especiales de exactitud, resultaba al mismo tiempo, por su tamaño, de manejo fácil. Sobre él se han colocado las líneas de ferrocarriles, ajustándose para casi todas las grandes compañías (Norte, M. Z. A., Andaluces, M. C. P. y Sur de España) a los trazados que ellas mismas han facilitado, y adoptando, para las restantes, los que figuran en los mapas oficiales

Respecto a los ferrocarriles de construcción muy reciente, se han unido los puntos de origen y de término (señalados con la mayor exactitud posible), sin atenerse a su trazado verdadero, porque en el plazo marcado para la preparación de esta obra, no era posible buscar datos precisos de los puntos intermedios en los planos que acompañan a cada proyecto.

Las líneas de longitud muy pequeña no se incluyen por la dificultad que para su representación gráfica ofrece la escala del mapa elegido.

A pesar de que hemos dicho antes que los mapas eran la traducción gráfica del título segundo, hay que hacer presentes dos excepciones: 1.ª, que se han representado también de entre los ferrocarriles secundarios y estratégicos abiertos al servicio público, aquellos que era posible dentro de la escala, con objeto de que ambos mapas contengan todos los ferrocarriles en explotación; y 2.ª, que también se han señalado los transpirenaicos, no obstante hallarse en construcción, por la especial importancia que les da su carácter internacional.

La premura con que se ha impreso esta obra, ha impedido corregir con el debido escrúpulo las pruebas. A fin de evitar confusiones y errores posibles, nos vemos obligados a indicar la conveniencia de corregir el libro con arreglo a la fe de erratas que precede, antes de empezar su lectura,

TITULO PRIMERO

HISTORIA DE LA LEGISLACION FERROVIARIA ESPAÑOLA

CAPITULO PRIMERO

Régimen de concesiones de ferrocarriles

Las primeras disposiciones legislativas que se dictaron en España en materia de ferrocarriles, son de fecha bastante posterior a las que regulan la construcción y explotación de las líneas férreas en casi todas las demás naciones de Europa. Este retraso es perfectamente explicable, porque desde el 6 de Octubre de 1829 en que se verificó el primer ensayo técnico, completamente satisfactorio de la locomotora de Stephenson, seguido de la apertura solemne del primer ferrocarril de servicio público, el de Liverpool a Manchester en 15 de septiembre de 1830, hasta 1844 en que se publicó el informe oficial sobre las condiciones generales, bajo las cuales se han de autorizar las Empresas de los Caminos de Hierro y el pliego de condiciones generales para la concesión de los ferrocarriles, mientras la mayor parte del mundo disfrutó un período de paz y de florecimiento económico, España atravesó, como es bien sabido, uno de los más difíciles y dolorosos de su historia.

Cuando terminada la primera guerra civil y las peturbaciones políticas que inmediatamente la siguieron se pudo pensar en el fomento de los intereses económicos, resultó, como era lógico, que mientras los elementos directores, y todavía más los poseedores del ahorro nacional, necesitaban orientarse en estas materias apenas conocidas por referencias, los Ingenieros y los hombres de negocios extranjeros, con una práctica ya de catorce años de construir y explotar ferrocarriles en Inglaterra, Bélgica y varios estados de Alemania, se anticiparon y dieron principio a los estudios de algunas líneas. Naturalmente, las consideraron como colocación ventajosa para los capitales de sus naciones respectivas y hasta como instrumentos provechosos para el desarrollo de su economía, y base para estos dos propósitos, era la esperanza de aumentar en grande escala, mediante la facilidad de transporte, la explotación de nuestras riquezas agrícolas y mineras como objetos directos de consumo o como base para la industria francesa e inglesa de aquella época.

Ese cambio de primeras materias, para cuya explotación presentaba España grandes ventajas, por productos manufacturados extranjeros que podían obtenerse en otros países con mayor facilidad y baratura que aquí, era considerado dentro de los principios económicos de la época como altamente beneficioso para los dos países, porque especializado cada uno en la producción de aquellos artículos que obtenían mejores y más baratos, podían conseguirse éstos en todas partes al precio más ventajoso posible.

Antes, por consiguiente, de que se hubiesen fijado en España orientaciones para una política ferroviaria, algunos financieros ingleses concibieron el proyecto de construir aquí algunos ferrocarriles y enviaron para estudiarlos al mismo Stephenson, quien recorrió con este propósito una parte de Castilla. Hechos esos primeros estudios, se dirigieron aquellos financieros al Gobierno español y así, antes de haberse podido decidir por el sistema más provechoso de construcción y explotación, teniendo en cuenta las experiencias del extranjero y nuestras circunstancias especiales, se encontró éste con unas proposiciones que, dadas las tendencias y hasta las simpatías que entonces dominaban entre las clases directoras españolas y el estado de nuestra política exterior e interior y nuestra situación financiera, constituyeron un pie forzado y marcaron ya una orientación definitiva.

Pidió informe el Gobierno sobre estas proposiciones a la Dirección General de Caminos, Canal les y Puertos, la que comisionó a este efecto a los Ingenieros D. Juan Subercase, Inspector General del Cuerpo, y D. Calixto de Santa Crruz y D. José Subercase, Ingenieros primeros, cuyos méritos no

se pueden encarecer debidamente en este lugar, pero si colegirse del que tiene el informe que redactaron que, por ser el primer documento español sobre ferrocarriles, por las ideas que en él se exponen y la época en que fué redactado y por las divergencias entre sus orientaciones fundamentales y las de la legislación que le siguió, merece una atención especial y justifica que se inserte íntegramente a continuación.

Informe dado en 2 de Noviembre de 1844 por una Comisión de Ingenieros de caminos de la Dirección general del ramo, y adoptado por ésta al proponer a la aprobación del Gobierno las condiciones generales bajo las cuales se han de autorizar las Empresas de los caminos de hierro

Si para los caminos de hierro hubiese establecida en España una legislación especial, como en otras naciones, muy fácil sería de evacuar el informe que V. S. ha pedido a la Comisión sobre las propuestas que se han hecho para construir por empresa esta clase de obras en la Península. La Comisión, en tal caso, no tendría más que examinar si las propuestas venían acompañadas de todos los datos y documentos que la ley exigiese, y si estos datos y documentos tenían las circunstancias que la misma hubiese prescrito. Pero nada hay establecido entre nosotros sobre el particular de caminos de hierro; encuéntrase, además, suma divergencia en los pliegos de condiciones propuestos por las compañías que, hasta ahora, han solicitado del Gobierno concesiones, o sea privilegios exclusivos para construirlos y explotarlos; adviértese también que en casi todos estos pliegos de condiciones se tienen muy presentes, como es natural, los intereses de las empresas, o, más bien, de las compañías proponentes, dejando muy en descubierto los del Estado y los del público. Por todas estas razones, la Comisión ha creído que, antes de entrar en el examen especial de la propuesta de ferrocarril que motiva este informe, debía proponer a la Dirección y al Gobierno los principios generales que en concepto de la misma deben servir de bases a todas las concesiones de esa especie.

La Comisión, para emitir su dictamen, ha tenido presentes los diversos medios que se han empleado en todas las naciones donde se han construído o se están construyendo muchos caminos de hierro, para subvenir a los gastos de su construcción; los diferentes sistemas que en las mismas se han adoptado, y requisitos preliminares que se han exigido para proceder a su concesión definitiva cuando se ejecutan por empresas particulares en todo o en parte, y las opiniones que se han publicado por un gran número de economistas e ingenieros sobre la libertad más o menos lata que deben darse a las compañías empresarias de obras públicas, especialmente en este caso de los caminos de hierro.

En Bélgica se han hecho los caminos de hierro por el Gobierno; en Francia, por el Gobierno y las compañías, tomando el primero a su cargo la parte más difícil y costosa, cual es siempre la explanación del camino y las obras de arte, dejando a las segundas la colocación de los ferrocarriles y la explotación, con todo el material necesario al efecto. Ultimamente se ha recurrido, además, en la misma nación, a la cooperación de las provincias y pueblos por donde pasa el trazado. En Inglaterra, todos los carriles de hierro han sido construídos, hasta ahora, exclusivamente por las compañías. En los Estados Unidos de América se han construído los caminos de hierro indistintamente por compañías y por los diferentes Estados de la Unión, siendo hasta ahora mayor la extensión construída por las compañías. En Rusia, en Alemania y en los demás Estados de Europa donde se ejecutan caminos de hierro, la regla general es construirlos por cuenta de la Administración, y en los que se hacen por compañías, casi siempre toma el Estado una parte más o menos considerable.

Al observar esta variedad de sistemas empleados para llevar a cabo la construcción de los caminos de hierro, naturalmente ocurre preguntar cuál de ellos será el más conveniente. Y, en efecto, esta cuestión ha llamado grandemente la atención de los economistas y de los Gobiernos, desde que la extensión que ha tomado este género de comunicaciones en algunos países y el ardor con que es acogido en todos los otros, ha hecho prever que puede llegar un día en que, reducidos a la nulidad todos los demás medios de conducción, ejerzan los caminos de hierro y sus compañías una especie de monopolio sobre un objeto tan importante y vital como es el transporte de todas las personas y mercaderías de un país. Unos están por la ejecución de estos caminos por empresas particulares, y otros opinan, por el contrario, que deben hacerse por la Administración pública. Sería demasiado prolijo, para un informe como éste, entrar en el examen crítico de las numerosas razones que se han alegado por una y otra parte. Ellas han sido discutidas y dilucidadas ampliamente en las Cámaras francesas y en las Cámaras belgas, en los periódicos industriales y en un sinnúmero de obras dadas a luz sobre este objeto especial por ingenieros y publicistas distinguidos.

La Comisión cree, en vista de todo, que la preferencia en favor de este o del otro sistema debe decidirse por las circunstancias particulares de cada

país; ya con respecto a su riqueza agrícola, industrial y comercial; ya con respecto a las dificultades que presenta la superficie de su suelo para la abertura de estas vías de comunicación; ya con respecto a su población más o menos compacta, reunida en grandes centros o diseminada en pequeñas poblaciones; ya con respecto a la abundancia o escasez de capitales, que hacen bajar o subir el interés del dinero de que necesitan grandes sumas estas empresas; ya, finalmente, con respecto a la inclinación y hábito de sus habitantes a reunirse en asociaciones y arrojarse en especulaciones arriesgadas, y al conocimiento más o menos vulgarizado de los elementos necesarios para formarse una idea, siquiera aproximada, de los resultados de estas grandes empresas, porque de la reunión de estas circunstancias, en un sentido adverso o favorable, depende que los caminos de hierro sean causa o efecto de la riqueza pública.

En el primer caso, es evidente que la Administración pública deberá tomar sobre sí el todo o parte de la construcción, a no ser que los elementos naturales de la riqueza del país sean tales que ofrezcan, con la esperanza de su pronto desarrollo mediante los caminos de hierro, una indemnización competente. Sin embargo, es necesario convenir que la posición económica de los Gobiernos podrá obligarles algunas veces a admitir condiciones más o menos duras de parte de las compañías, a trueque de proporcionar al país, aunque sea incompletamente, este poderoso medio de prosperidad y civilización. Mas prescindiendo de las circunstancias particulares que pueden facilitar más o menos la formación de las compañías, o bien hacer necesaria la cooperación del Gobierno en todo o en parte, y considerando la cuestión de una manera abstracta y general, la Comisión opina que, donde quiera que el Gobierno tenga su crédito bien sentado, es preferible ejecutar los caminos de hierro por cuenta del Estado. No caben aquí, como ya se ha dicho, las muchas razones en que puede apoyarse esta opinión; por consiguiente, prescindiendo de la conveniencia de que este resorte poderoso de acción administrativa, tanto en lo político como en lo militar, esté en las manos del Gobierno, y sin detenernos en referir los abusos y vejaciones que han hecho sufrir al público la codicia y prepotencia de compañías poderosas, sólo diremos que la construcción por cuenta del Estado es el único medio de que los caminos de hierro produzcan completamente el efecto que de ellos se debe esperar, porque sólo de este modo se podrá conseguir que los transportes de personas y mercaderías se reduzcan al mínimo precio posible, esto es, a aquel en que los derechos percibidos produzcan lo estrictamente necesario para el sostenimiento del camino después de amortizado el capital que se empleara en su construcción; sólo de este modo podrán hacerse oportunamente en las tarifas la variaciones convenientes en beneficio de ciertos artículos naturales o manufacturados, cuya extracción o importación convenga fomentar, o las que sean necesarias para obtener un justo equilibrio entre los ingresos y los gastos del ferrocarril, y para hacer entrar inmediatamente al público en el goce de todas las mejoras, economías y adelantamientos que contínuamente se hacen en todos los objetos que constituyen los gastos de entretenimiento y explotación de los ferrocarriles.

Jamás se podrá llegar a este resultado por medio de las compañías, las cuales precisamente han de ganar algo después de satisfechos aquellos gastos; y su tendencia, naturalmente egoísta, es y será siempre la de obtener mayores ganancias posibles dentro de máximum de tarifa que se les haya concedido. Alguna vez, para conseguir este objeto, las convendrá rebajar el límite señalado, pero será siempre para hacer pesar sobre la generalidad de la industria la mayor contribución posible en recompensa del beneficio que realmente la hacen, aunque sin cuidarse mucho de que éste sea grande o pequeño, porque, a la verdad, su incumbencia no es cuidar de los intereses de los pueblos, sino de los suyos propios. El Gobierno, por el contrario, no tiene otros intereses a que atender más que los públicos; por consiguiente, puede y debe rebajar las tarifas hasta el punto que antes hemos indicado, y aun podrá pasar más adelante, porque podrá cargar sobre los fondos generales una parte de los gastos de entretenimiento, siempre que el beneficio que estos fondos produzcan en el fomento de la riqueza pública indemnice completamente de aquel gasto, como podrá suceder en algunos casos. Esto manifiesta también que el Gobierno puede emprender con grande utilidad de la nación muchas líneas de caminos de hierro que para una empresa serían ruinosas, porque no le produciría ningún dividendo; el dividendo de los Gobiernos consiste únicamente en el aumento de la riqueza pública y del bienestar de los gobernados, y he aquí la principal razón porque una Administración fuerte y acreditada es preferible a las compañías para la construcción de los caminos de hierro.

La nación belga, que entre todas las naciones del mundo es quizá la que reúne circunstancias más favorables para la formación de compañías, ha acordado, sin embargo, hacer los caminos de hierro por cuenta de la Administraciód pública, así como se habían ejecutado ya en la misma casi todos los canales de navegación; las tarifas de los caminos belgas son, en consecuencia, las más bajas que se conocen, y aun puede esperarse que se disminuyan con el tiempo.

Cuando la Administración de un país, por no poder o no querer sufragar por sí misma a la creación de los caminos de hierro (que pueden considerarse ya como una necesidad pública vital de las naciones civilizadas), recurra por este efecto a las compañías, debe procurarse que sea bajo condiciones que concilien las pretensiones siempre exageradas de

éstas con los intereses públicos, que no tienen en tales contratos más defensor que el Gobierno. Es menester no dejarse alucinar por la idea hipócrita de que van a emplear sus capitales en beneficio público; porque si bien esta proposición es cierta, para completarla debería añadirse: con el objeto de apropiarse la mayor parte posible de las utilidades producidas, dejándole al público solamente el goce de aquella parte que sea compatible con su máximo dividendo.

Ahora bien; este dividendo es una contribución que gravita sobre la masa de los intereses públicos; es, a la verdad, una parte de la riqueza creada por el camino de hierro, que representa el premio industrial de los que los construyeron a sus espensas, dejando aún otra parte a beneficio de la nación; pero esta última parte será la mínima posible si no se pone freno a las compañías.

Las tarifas determinan esta distribución de las utilidades del ferrocarril entre el público y las compañías; por consiguiente, cuando éstas son árbitras absolutamente de señalar las tarifas y de variarlas a su antojo, y aun cuando sólo puedan hacerlo bajo de una tarifa máxima que se haya estipulado, es claro que la tarifa subirá o bajará hasta tanto que la distribución expresada sea la más favorable a la compañía. Justo es y conveniente que las compañías ganen, y que ganen mucho; pero todas las cosas deben tener su límite, y mucho más aquí donde los beneficios de la compañía contribuyen de dos maneras a disminuir los beneficos del público: la primera, por la mayor retribución que pagan las personas y efectos que transitan por el camino bajo el régimen de dicha tarifa, y la segunda, y más importante, por el gran número de personas y de efectos que no la pueden soportar, a lo menos en toda la extensión de la línea de ferrocaril. Tal producción de la agricultura o de la industria que con los derechos de la tarifa establecidos podrá entrar en concurrencia a 30 leguas de distancia, podría tener la misma ventaja a 60 u 80 si las tarifas se redujesen a la mitad: tal obrero o artesano, que podría llevar la fuerza de sus brazos o de su inteligencia a puntos en que hace falta, y donde podría encontrar su subsistencia y la de su familia, no podrá verificarlo, porque se lo impide la altura de las tarifas.

El dividendo que perciben las compañías, disminuyendo el transporte de hombres y mercaderías, dificulta la distribución del trabajo físico e intelectual; desalienta la producción agrícola y fabril; disminuye la riqueza y los goces de todas las clases de la sociedad; paraliza hasta cierto punto todos los buenos efectos que debían esperarse de los ferrocarriles; no deja apreciar a los habitantes del país todo el valor y mérito de este admirable descubrimiento, y por una especie de fuerza repulsiva coloca los pueblos a mayor distancia de la que debieran tener, para todos los efectos indicados, en virtud de la construcción del camino de hierro. Deber es, por consiguiente, del Gobierno, precaver estos perniciosos resultados cuando lleguen a hacerse demasiado sensibles, en el caso posible de ganancias exhorbitantes de una empresa. Porque sería chocante, por cierto, que la admirable y magnífica invención de los caminos de hierro, que tantos bienes puede producir a la humanidad, sirviese únicamente para engrosar sin límites a un corto número de grandes capitalistas, quienes fijando las tarifas en el punto en que mayores ganancias les puede producir dejasen solamente al público aquella parte de beneficios que ellos no pueden explotar sin suicidarse, y lo que es peor aun, disminuyen en gran parte la suma de los bienes públicos que el camino debiera producir.

Para remediar hasta cierto punto estos graves inconvenientes, se establece en todas partes entre las condiciones de la empresa una tarifa máxima; pero como el cálculo del coste de las obras no puede ser más que aproximado; como los datos estadísticos que sirven para regular el producto de los transportes de personas y mercaderías, que podrán hacerse por el camino inmediatamente después de construido, estén sujetos aun a mayor incertidumbre; como el impulso que recibirán la agricultura, la industria, el comercio y la movilidad de las personas por la existencia del ferrocarril sean casi imposible de prever, suele darse mucha latitud a esta primera tarifa para que no sean perjudicados los intereses de la empresa en los primeros momentos, cuando los productos líquidos han de ser necesariamente menores, y casi siempre las mismas empresas las rebajan por su propio interés.

Esto manifiesta que esa primitiva tarifa no es muy importante; así es que en Prusia se deja por los tres primeros años de la concesión al arbitrio de las compañías, y luego se fija por el Gobierno con más conocimiento de los productos del camino y de las utilidades de la empresa. En lo que importa fijar la atención, no es tanto en la cuota de las tarifas cuanto en el producto líquido que percibe la empresa después de satisfechos todos los gastos, porque con tarifas muy bajas se pueden obtener a veces más bien que con las altas ganancias exhorbitantes, lo cual prueba que aun podrían rebajarse más en beneficio público, sin privar a la compañía de ganancias considerables, pero contenidas dentro de límites razonables.

Para conciliar, pues, cuando llegue un caso semejante, los intereses de la empresa con la utilidad pública, única causa que pueda autorizar las concesiones, a las cuales acompaña la facultad de desposeer a millares de propietarios y todos los demás derechos en que la empresa subroga al Estado, se ha reconocido en todos los países la necesidad de reservarse el derecho de revisar las tarifas en ciertas épocas y circunstancias para rebajarlas, si fuese necesario, bien que haya diferencia en la manera de verificar esta revisión o reforma.

En Francia, donde por punto general el Gobierno hace el camino y las compañías sólo se encargan de la explotación, la cual se adjudica en pública subasta, no cabe el derecho de revisión. Pero cuando las compañías lo hacen todo por su cuenta, aun en caminos de poca importancia, que sólo sirven para el servicio de las minas (como es entre nosotros el que se ha propuesto construir desde San Juan de las Abadesas a Rosas), se ha establecido el derecho de revisión de las tarifas, en unos contratos, de veinte en veinte años, y en otros posteriores, de diez en diez.

En Prusia se ha establecido, por principio general, que la revisión de los peajes se hará en períodos de tres a diez años cada uno, según lo disponga el Gobierno; en cuanto a la explotación, se admite la libre concurrencia, dejando a las compañías la facultad de fijar el derecho que han de pagar los concurrentes, con tal que su producto no pase de un 10 por 100 del capital empleado para los transportes.

En Bélgica se ha dicho ya que los caminos de hierro generalmente se hacen por el Estado; pero en los pocos que ejecutan las compañías, como el de Sambre et Meuse, se establece por condición que la tarifa podrá ser temporal y sujeta a revisión, de común acuerdo, en épocas determinadas.

En Inglaterra, sin embargo, del sistema allí seguido de no mezclarse nunca el Gobierno ni las Cámaras en los asuntos de las compañías después de hecha la concesión, se ha propuesto muy recientemente por una comisión del Parlamento encargada de examinar un bill sobre los caminos de hierro presentado por el Gobierno, que la revisión de las tarifas en los caminos que se hagan en lo sucesivo, podrá verificarse cada veintiún años, en lugar de cada quince que proponía el Gobierno, siempre que en dichas épocas el beneficio de las compañías llegue a un 10 por 100, garantizándolas este 10 por 100 hasta la revisión inmediata.

En los Estados Unidos de América, a pesar de la grande libertad en que se deja a las compañías, hasel punto de no fijarlas generalmente los derechos de tarifa, se reservan siempre los Gobiernos respectivos el derecho de reformar las establecidas por las mismas, cuando los beneficios llegan a un 15 o a un 10 por 100 del capital.

En el modo de hacerlo hay grande variedad, según los Estados; en muchos se previene que las tarifas impuestas por las mismas compañías sean tales (subiéndolas o bajándolas), que los dividendos no pasen nunca del 15 o del 12 por 100. En el Estado de Virginia se establece que, cuando la compañía se haya reintegrado de su capital con un interés anual de 6 por 100 (cualesquiera que hayan sido hasta entonces las tarifas), deberán reducirse éstas en términos que los dividendos no pasen de un 6 por 100.

Fundada la Comisión en estos principios teóricos y prácticos, no puede menos de proponer que se introduzca la revisión de las tarifas como condición indispensable de todas las concesiones que se pidan. Quizá pasará mucho tiempo antes de que llegue el caso de hacer esta reforma de tarifa en España; que no llegue nunca, lo cual sería muy mala señal; pero de todos modos conviene hacer esta reserva para no crear derechos que luego causan embarazos; porque, o se han de destruir por medios que pueden parecer violentos, o es necesario sacrificarles el bien general. La Comisión cree, sin embargo, que, en atención al mayor interés del dinero en nuestro país, debia fijarse en un 12 por 100 el dividendo que perciban los accionistas, para que haya lugar a la revisión, en lugar del 10 que sirve de regla para esta operación en casi todos los demás países.

Cree también que podrá diferirse la primera revisión o reforma hasta que se cumplan los quince primeros años después de hecha la concesión, cualesquiera que sean los dividendos que en este tiempo haga obtenido la compañía, y en lo sucesivo podrán revisarse de cinco en cinco años si los dividendos llegasen al 12 por 100.

Sin embargo, la Comisión opina que estos dividendos y períodos podrán variarse según las circunstancias de los proyectos, y, por lo tanto, deja indeterminados estos números en el pliego de condiciones generales que somete al juicio de la Dirección.

A pesar de todas estas precauciones, se ve claramente que los caminos de hierro en manos de las compañías, nunca producirán completamente el efecto que de ellos podía esperarse para la prosperidad del país, y que para esto sería necesario, como ya tenemos dicho, que se ejecutasen por cuenta de la Administración pública.

Esta es ya la opinión casi general de todos los Gobiernos que poseen caminos de hierro, desde que multiplicadas considerablemente las líneas de éstos en algunos países, han hecho concebir la posibilidad de que este medio de conducción absorba todos los demás, como se observa ya en las líneas construidas hasta ahora. ¡Y sería cosa extraordinaria, por cierto, e inconcebible, que la prosperidad general de una nación, el fomento de todas sus industrias, el invento admirable que concentra su población y sus recursos y su fuerza en un corto espacio, el instrumento más poderoso de la acción administrativa, política y militar del Gobierno, estuviese sujeto a la especulación interesada, al monopolio de un corto número de compañías particulares! Para evitar tamaña monstruosidad, todos los Gobiernos que no han podido o no han querido hasta ahora construir por sí mismos los caminos de hierro, han procurado dejar la puerta abierta en las cláusulas de concesión, para poder adquirir la propiedad de los mismos en una época más o menos remota, indemnizando competentemente a las compañías.

El Gobierno inglés, que hasta ahora había hecho todas las concesiones de obras públicas a perpetuidad, ha conocido al fin los inconvenientes que esto pueda tener con respecto a los caminos de hierro, y

ha propuesto un *bill* para apropiarse todos los caminos de esta especie, mediante indemnización. Aunque en un país donde se respetan sobre todas las cosas los derechos adquiridos, se han encontrado inconvenientes en acceder por ahora a esta propuesta, respecto a los caminos ya construídos sin esta condición, no parece que los hay en cuanto a los que se construyan en lo sucesivo, haciéndose la adquisición con arreglo a las bases siguientes, a saber: que a los veintiún años después de construído, podrá el Gobierno comprar un camino de hierro cualquiera, con todos sus accesorios, avisando a la compañía tres meses antes, y pagando una suma igual a los beneficios anuales de veinticinco años, regulados estos beneficios por un término medio de los obtenidos en los tres años últimos. Si este término medio pasase de un 10 por 100, no se abonará más que a razón de un 10 por 100.

En Bélgica se ha establecido que un camino de hierro construído por una compañía podrá ser adquirido por el Gobierno, pasado un cierto número de años de la concesión, por el precio en que se le valúe tres meses después de concluído, más una prima, que en el camino de Sambre y Meuse se ha fijado en 25 por 100 del precio mencionado.

En Francia se establece para las compañías que se encarguen de poner los carriles de hierro y el material de explotación, mediante subasta, que el Gobierno podrá rescindir el contrato en cualquiera época (después de un corto número de años de hecha la concesión), pagando a la compañía en cada uno de los que falten hasta la espiración del contrato, una cantidad determinada, según ciertas reglas, por el término medio de los beneficios que ha obtenido lo compañía en los últimos siete años anteriores a la rescisión.

En América, los diferentes Estados de la Unión, se reservan siempre el derecho de hacerse propietarios de los caminos de hierro, mediante el reembolso de su valor, más una prima.

En Prusia se reserva el Gobierno el derecho de adquirir el camino con todo el material de explotación y fondos de reserva, a los treinta años después de concluído, mediante una indemnización de veinticinco anualidades, que se determinarán por un término medio de los cinco años últimos.

La Comisión, por consiguiente, ha creído que debía conservarse al Gobierno, entre las cláusulas de la concesión, la facultad de adquirir la propiedad del camino, pasado que sea un cierto número de años, contados desde el día de la concesión, abonando a la compañía una renta por cada uno de los años que falten hasta espirar aquélla. Esta renta se determinará por un medio término del producto líquido entre los cinco años últimos, pero no podrá pasar de un 12 por 100, aunque dicho término medio sea mayor.

Otra cuestión que se presenta naturalmente después de construído un camino de hierro, es si su explotación ha de pertenecer exclusivamente a los propietarios del mismo, o si, por el contrario, deberá ser libre como en los caminos ordinarios, mediante un peaje que se considere suficiente para subvenir a los gastos de conservación, cuando el propietario es el Gobierno; a lo que deberá añadirse el interés ordinario del capital, más el dividendo que se estime justo cuando el camino pertenece a una empresa, sin perjuicio de que la empresa misma y el Gobierno en su caso puedan concurrir a la explotación.

Desde luego, pudo pensarse que la libre concurrencia por sí sola debería fijar el precio mínimo de los transportes bajo una tarifa dada de peajes; y así es que se halla expresamente autorizada esta concurrencia total o parcialmente casi en todas partes. Pero esta disposición de la ley no siempre ha producido el efecto que se esperaba. En Inglaterra, por ejemplo, donde en todas las cédulas de concesión se autoriza expresamente la libre concurrencia, no se ha verificado esta en ninguna línea. Y la razón es porque no sucede aquí lo mismo que en los caminos ordinarios y en los canales, cuyos vehículos son sencillos, fáciles de construir y de manejar y poco costosos; lo contrario sucede, bajo todos estos conceptos, en los caminos de hierro, y además los convoyes deben estar sujetos a una policía rigurosísima respecto a las horas de entradas y salidas y al régimen de su velocidad en todo el viaje, pudiendo resultar de cualquiera falta sobre estos particulares, accidentes funestísimos. Estos accidentes son más fáciles de evitar cuando una sola compañía, o bien el Gobierno, explota el camino, que cuando se hace la explotación por varias compañías rivales. Sin embargo, la Comisión, aunque conoce que necesitaría alguna más vigilancia, no juzga que sean tan grandes los riesgos de esta rivalidad ni tan difíciles de evitar como se ha ponderado por algunos, puesto que esta concurrencia está admitida o más bien prescrita en todas partes, y practicada en muchas por las compañías propietarias de ramales o prolongaciones de un camino perteneciente a otra compañía, a la cual se concede recíprocamente el mismo derecho en aquellos ramales y prolongaciones. ¿Por qué ha de haber, pues, mayor dificultad en el concurso de otras compañías que no sean propietarias de ramales y prolongaciones?

La Prusia no se ha arredrado por lo que se ha dicho sobre el particular, ni por el poco efecto que ha producido esta libre concurrencia, autorizada generalmente en Inglaterra y en los Estados Unidos. Y así es su ley general sobre los caminos de hierro que se hayan de construir por empresas, se admite como principio la libertad de concurso. La principal dificultad para que esta concurrencia se verifique y sea eficaz en la rebaja de los precios, la encuentra la Comisión en la costosa adquisición y manejo del material indispensable para hacer esta explotación; en el crecido peaje que es necesario satisfacer a las compañías propietarias para indemnizarlas de sus

gastos y anticipos, y principalmente en la repugnancia con que éstas admiten la concurrencia de compañías puramente explotadoras, que sólo vienen a partir con ellas las utilidades del camino y a obligarlas quizá a hacer una rebaja en los precios de conducción. Por lo mismo, procurarán ahuyentarlas por cuantos medios están a su alcance, negándolas, digámoslo así, el agua y el fuego. En Inglaterra no ha faltado quien haya pretendido hacer uso del permiso que le concedía la ley; pero la empresa propietaria no le ha permitido tomar agua ni carbón en sus depósitos, ni hacer uso ninguno de sus paradas, de sus estaciones ni de sus almacenes.

Preguntados algunos directores de compañías sobre este particular, en una comisión del Parlamento (nombrada a efecto de averiguar cuáles eran las facultades que el Estado había concedido a las empresas de caminos de hierro, y cuál es el uso que éstas hacían para beneficio del público y para facilitar las comunicaciones interiores), contestaron francamente que, si bien las actas de concesión les obligaban a admitir la concurrencia de otras compañías, no les prescribían que hubiesen de proporcionarlas el agua ni los demás auxilios indispensables para la explotación, y, por tanto, se creían autorizados para negarlos. Sólo les quedaba, pues, un recurso a los explotadores, que era el de construir pozos, paradas, estaciones, almacenes, etc., por su cuenta, con todas las dificultades y gastos que ofrece en Inglaterra la expropiación de terrenos necesarios para el efecto, y arrostrar, además, todos los inconveniente de una lucha abierta con empresas poderosas. Nuestros empresarios de algunos caminos de hierro han sido más cautos; han querido evitar esa posibilidad, introduciendo en la cédula de concesión una cláusula desconocida hasta ahora en todas partes, en que se pide «la facultad exclusiva de construir pozos y fuentes en las inmediaciones del ferrocarril, así como las fábricas, almacenes y demás edificios necesarios para el servicio del mismo». He aquí el monopolio de la explotación establecido legalmente (aunque de un modo indirecto) y establecido para siempre, puesto que la propiedad del camino, según los mismos empresarios proponen, le ha de pertenecer perpétuamente, y además sin medio ninguno de corregir sus defectos, puesto que tampoco se habla en ninguno de los artículos propuestos por los mismos del derecho de revisión de las tarifas.

La Comisión, que ha propuesto ya la facultad de apropiarse el camino por el Estado, y la de reformar las tarifas, una y otra en los términos que ha creído convenir a nuestras circunstancias particulares y desventajosa posición económica, no insistirá en que se introduzca también de un modo expreso entre las condiciones del contrato esta tercera garantía de los intereses públicos, fundada en la libre circulación, y se contentará con exigirla solamente para las empresas de ramales o prolongaciones de los caminos que se propongan, o para otros caminos también principales que entronquen con los mismos, en la parte que sea común a ambos; pero no entrará nunca en el escándalo de que se sancione explícitamente el monopolio de explotación, o de que se adopten artículos que indirectamente lo establezcan, como es el indicado arriba sobre la facultad exclusiva de construir pozos y fuentes, fábricas, almacenes y demás edificios en las inmediaciones del camino.

Si la Comisión accede a que no se haga mención de la libre concurrencia, no es porque no la encuentre establecida expresamente, como ya lleva dicho, en otros países juntamente con las otras dos garantías, sino porque está persuadida, por las razones arriba expuestas y por lo que ha manifestado la experiencia, que su efecto en beneficio del público sería muy poco eficaz, particularmente en España; porque además incomodaría mucho a las compañías, y, sobre todo, porque la revisión de las tarifas (si es frecuente) paraliza en gran manera los fatales efectos del *doble monopolio* que se ejerce casi inevitablemente sobre los transportes en la explotación de los caminos de hierro por empresas particulares. Decimos *doble* monopolio, porque, en efecto, tiene lugar bajo dos aspectos enteramente diversos, pero simultáneos: el primero, porque destruye todos los demás medios de conducción que existían en la zona de terreno adonde alcanza la influencia del ferrocarril; y el segundo, porque, después de atraídos a esta vía todos los efectos transportables, los conduce por ella sin competidor de locomoción y sin más freno en su exigencia que la tarifa estipulada. Mas esta tarifa, que pudo ser moderada y justa cuando se estipuló, suele hacerse muy pronto excesiva e insoportable relativamente al nuevo orden de cosas, porque, según hemos indicado ya, los productos de los caminos de hierro aumentan generalmente con mucha rapidez, al mismo tiempo que disminuyen considerablemente los gastos de explotación y entretenimiento.

Todas estas razones, no solamente confirman lo que tenemos dicho sobre la necesidad imprescindible de la revisión de tarifas, sino que demuestran también la conveniencia de que este derecho de revisión empiece a ejercerse muy pronto después de concedido el privilegio, y de acortar cuanto sea posible los períodos en que deba repetirse, a fin de que el público (en cuyo obsequio se hacen las concesiones, y que en último resultado es quien paga los caminos de hierro y las ganancias de sus empresarios) participe de las ventajas que proporcionan a las empresas las economías y mejoras que sucesivamente se hagan en esta industria naciente de los ferrocarriles.

La Comisión ha creído que debía detenerse algún tanto sobre estos puntos capitales, porque son poco conocidos entre nosotros, porque no se ha contado con ellos en el pliego de condiciones que se ha sometido a su informe, porque son el fundamento de los principales artículos que la Comisión añade a dicho pliego y, finalmente, porque constituyen las

principales garantías de los intereses públicos contra las pretensiones, casi siempre excesivas, de las compañías, cuando es preciso recurrir a ellas para ejecutar los ferrocarriles.

Las observaciones que preceden recaen principalmente sobre los artículos 27, 33 y 34 del pliego de condiciones. Los demás artículos no son de tanta importancia para los intereses generales del Estado y del público, y es fácil comprender el objeto a que se dirigen, el efecto que han de producir, conveniencia o necesidad de introducirlos en dicho pliego y de que formen parte de todas las estipulaciones de esta especie. —Así se ha verificado, salvas algunas pequeñas diferencias, en las concesiones más recientes otorgadas en otros países, señaladamente en Francia, cuyas líneas de ferrocarriles es posible que se enlacen con las nuestras antes de muchos años.

Sin embargo, la Comisión se cree obligada a dar explicaciones sobre algunos de dichos artículos, y más particularmente sobre el 6.°, 7.°, 8.° y 9.°, porque, refiriéndose a disposiciones puramente facultativas, no es tan fácil que todos comprendan su necesidad e importancia. En el artículo 6.° se determina la anchura que deberá darse a todos los caminos de hierro que se concedan, así como la distribución de esta anchura total entre las vías y entrevías, señalando seis pies para las primeras entre los bordes interiores de las barras. Desde luego se ve la conveniencia de que todos los caminos de hierro tengan la misma anchura, y particularmente las vías, porque de lo contrario, cuando dos caminos lleguen a ponerse en comunicación, como ha sucedido con frecuencia, es imposible que las locomotoras y trenes del uno continúen su viaje por el otro, siendo necesario para el efecto transbordar las mercaderías y personas a otro tren de nuevo camino, lo que ocasiona dilaciones, gastos y otros inconvenientes de consideración, a no ser que una de las empresas prefiera reformar su camino dándole las anchuras de aquél con quien entronca. En los países donde se han construído muchos ferrocarriles, se ha visto que los caminos más distantes entre sí, los más aislados, los que nadie pudiera discurrir cuando se construyeron que habían de ponerse en comunicación, han llegado, sin embargo, a estarlo con el tiempo, por el intermedio de muchas empresas de ferrocarril que los ha enlazado, y entonces se han lamentado con frecuencia los graves inconvenientes de esa falta de uniformidad, que nada hubiera costado establecer con un poco de previsión, mucho más cuando ya en los canales de navegación se habían notado inconvenientes semejantes por la misma falta.

Nosotros, que entramos de nuevo en esta carrera, debemos aprovecharnos de los adelantamientos ajenos, y evitar los descuidos de los que en ella nos han precedido. No es esto decir que no haya casos excepcionales en que se pueden permitir otras anchuras, como en los caminos de poca extensión, que sólo sirven para explotación de alguna mina, o en los de otro establecimiento industrial, o en los que partiendo de un punto inmediato a la costa terminan inmediatamente en ella, y generalmente en los que se vea claramente que no pueden nunca formar parte o entroncar con otras líneas de grande extensión; por eso en el segundo párrafo de este artículo se deja abierta la puerta para hacer en la regla general las modificaciones que aparezcan suficientemente fundadas. Demostrada ya la conveniencia de que haya uniformidad en las dimensiones transversales de todas las grandes líneas de caminos de hierro, es claro que deben adoptarse las que los principios teóricos, confirmados por el buen éxito de su aplicación a los caminos más recientes, designan como más ventajosas. El ancho de vía generalmente empleado hasta pocos años hace, y que aun se emplea en muchos partes, es de cinco pies y 17 centésimas; pero en un país virgen, donde se empieza a establecer un sistema de caminos de hierro, debe adoptarse una anchura que permita caminar por ellos con toda la rapidez y seguridad que pueden obtenerse con las últimas perfecciones que han recibido las locomotoras. Para este efecto conviene aumentar el ancho de las vías, y esta es la tendencia que generalmente se observa en el día. Así vemos en el camino de Londres a Yarmouth una vía de 5,45 pies; en el de Dundee a Arbroath y de Arbroath a Forfar, de 6,03; en el de Great Western, de 7,64, y en el de Petersburgo a Zarsxoeselo, de 6,57.

La comisión del Parlamento inglés, encargada de informar sobre un sistema general de caminos de hierro en Irlanda, proponía 6,75 pies.

Nosotros hemos adoptado seis pies, porque, sin aumentar considerablemente los gastos de establecimiento del camino, permite locomotoras de dimensiones suficientes para producir en un tiempo dado la cantidad de vapor bastante para obtener con la misma carga una velocidad mayor que la que podía conseguirse con las vías de 4,25 pies, propuestas por una de las empresas que ha hecho proposiciones al Gobierno, y mayor también de la que podría emplearse con las de 5,17 pies que más frecuentemente se han usado hasta ahora; consiguiéndose, además, que, sin disminuir la estabilidad, se puede hacer mayor el diámetro de las ruedas, lo que también conduce a aumentar la velocidad.

La entrevía de seis pies y medio que se propone en el mismo artículo, es la que está generalmente adoptada en el día para evitar desgracias; y las demás dimensiones también están generalmente admitidas, aunque sean algo mayores de lo que es rigurosamente necesario, para evitar gastos de consideración, si con el tiempo se reconociera la utilidad de dar a las vías mayor anchura.

En el artículo 7.° se fija el 1 por 100 de máximum de las pendientes. Aunque este límite de las pendientes no se encuentra legalmente autorizado en las concesiones de otros países, y aun cuando el

que hasta hace muy poco tiempo se ha establecido, está muy distante del nuestro, que deja mayor latitud a los empresarios, lo proponemos con toda confianza, seguros de que, usando con prudencia, no perjudicará ni a la seguridad ni a la explotación del camino. Porque hay muchos caminos construídos y explotados con buen resultado en que las pendientes pasan de este límite; además de que la construcción actual de las locomotoras y la organización de la explotación permiten subir por estas pendientes sin una notable disminución de velocidad. Por otra parte, de no dejar esta latitud, el costo primitivo del camino podría ser excesivo en algunos casos, y habría, por consiguiente, de tardar más la compañía en sacar el justo beneficio debido a su industria, y el público en percibir sus ventajas.

En el artículo 8.º fijamos por punto general en 1.000 pies el límite de los radios de curvatura. Bien sabemos que en algunos puntos de este o del otro camino inglés se emplean curvas de menor radio, las cuales son recorridas por los convoyes; pero no podemos menos de advertir que esto se verifica siempre disminuyendo considerablemente la velocidad en el tránsito por dichas curvas, porque, de lo contrario, además de destruirse rápidamente el material del camino y el de la explotación por los rozamientos, podrían ocurrir accidentes lamentables, tales como descarrilar o romperse los ejes. En el empalme, por ejemplo, del camino de Grand Jonction con el de Liverpool a Manchester, donde se ha empleado una curva de 504 pies de radio, se han roto por diferentes veces los ejes de las locomotoras, no obstante que se disminuía la velocidad al llegar a este punto; mas para evitar nuevos accidentes ha sido necesario disminuirla mucho más. Las curvas de menor radio, como de 215 y 252 pies, casi no se emplean más que en las entradas de las estaciones, ni es probable que se empleen hasta que la experiencia sancione el sistema de carruajes de Arnoux u otro equivalente.

Consentir que todas o la mayor parte de las curvas pudiesen hacerse de un radio muy corto en un camino donde puede haber muchas y consecutivas, equivaldría a disminuir bastante la velocidad, porque ya hemos visto que no puede pasarse por ellas sin moderar notablemente la marcha. Mas prescindiendo de éste y los demás inconvenientes y peligros que hemos indicado, debe tenerse presente que basta una pequeña depresión del carril exterior (depresión que es muy frecuente, particularmente en los terraplenes recién ejecutados) para neutralizar en parte o totalmente los efectos de la conicidad, de la elevación del carril exterior, y de todos los demás medios empleados hasta ahora para disminuir los fatales efectos de las pequeñas curvas.

Por todo lo dicho, y no queriendo, por otra parte, aumentar considerablemente los gastos del primer establecimiento, hemos creído conveniente adoptar el radio mínimo de 1.000 pies, no obstante de ser en otras partes mucho mayor el límite prefijado. En Francia, el mínimo que últimamente se permite en los caminos de alguna importancia, es de 1.800 pies, y en Inglaterra, salvo en casos excepcionales, son aun mucho más exigentes. No obstante las consideraciones que preceden, y de la mayor latitud que se concede a nuestros empresarios en las pendientes y curvaturas, se deja abierta la puerta en el artículo 9.º a todas las exigencias que éstas pueden tener en casos excepcionales y que estén fundadas en razones poderosas de conveniencia o utilidad.

La experiencia ha demostrado que los pasos de nivel en las carreteras ordinarias no tienen nada de peligroso, particularmente cuando, como aquí se previene, hay en cada uno de dichos pasos, no solamente barrera, sino también un guarda; así es que, no obstante verlo prohibido en algunos pliegos de condiciones de otros países, lo hemos adoptado como regla general en el artículo 10, dejando que el Gobierno determine las excepciones.

Los artículos desde el 11 hasta el 17, inclusive, fijan las dimensiones que se han de dar a los puentes, viaductos y pasajes subterráneos, los cuales dependen, necesariamente, de las que tienen los caminos ordinarios, de las que se han fijado en el artículo 6.º para los de hierro, y de la altura de las chimeneas de las máquinas locomotoras.

Los artículos 18 y siguientes hasta el 26 inclusive, contienen, con muy leves modificaciones, las disposiciones adoptadas en todas partes para asegurar el curso y aprovechamiento de las aguas con que pudiera tropezar el ferrocarril; para aislar el camino de las propiedades limítrofes e impedir la introducción en el mismo de animales, ganados y personas que pudieran ocasionar desgracias con su interposición; para asegurarse de la buena construcción y conservación del camino y de la buena calidad del material de explotación; para establecer, en fin, el orden, vigilancia y policía rigurosa que en estos caminos se requiere para evitar accidentes funestísimos.

En el artículo 27 se establece: primero, que los caminos de hierro se concederán solamente por un cierto número de años, que se determinarán por cada empresa particular; segundo, que para indemnizar a ésta de sus gastos se la autorizará a percibir los derechos de peaje y transporte, que se determinarán en cada caso con arreglo a una tarifa, cuyo modelo acompaña.

Sobre la conveniencia de la primera parte, ya hemos dicho lo necesario en el principio de este informe. Acerca de la tarifa, diremos que los precios van en blanco, porque éstos podrán variar para cada empresa, según las circunstancias de la misma, además de que tampoco puede determinarse con algún acierto hasta conocer el presupuesto del coste del camino y el movimiento probable por el mismo, puesto que la comparación de estos datos ha de influir principalmente en la determinación de aquellos precios.

Dividimos la tarifa en peaje y transporte, porque advirtiéndose en los artículos 37 y 38 que las compañías de ramales o prolongaciones puedan usar del camino principal y recíprocamente, era preciso fijar el peaje que han de pagar por dicho uso, porque dejarlo al arbitrio de la compañía que ha de admitir a las otras, equivaldría muchas veces a prohibirlas el uso del camino; así que es preciso descartar de los derechos totales el precio del transporte, que nada le cuesta en este caso a la compañía principal.

Los artículos 29, 30, 31 y 32 determinan el servicio que han de prestar las compañías de caminos de hierro en sus respectivas líneas para la conducción de la correspondencia general y la de oficio del Gobierno. Cualquiera concibe la conveniencia y utilidad de que la correspondencia pública y los conductores a quienes se confía sean transportados con toda la celeridad y economía que permiten los caminos de hierro; mas cuando se trata de la correspondencia oficial del Gobierno, no sólo es conveniente y útil, sino absolutamente necesario que éste pueda disponer de todos los medios ordinarios y extraordinarios que los ferrocarriles pueden proporcionar para transmitir con rapidez sus órdenes y avisos. Porque de no tener el Gobierno medios iguales, y aun más eficaces que los particulares, para transportar sus agentes y sus órdenes a todos los puntos de un ferrocarril, fácilmente se comprende que podían resultar en ciertos casos consecuencias fatalísimas para la tranquilidad y seguridad de algunos pueblos, y aun de la nación entera. En cuanto a las reglas y estipulaciones que pueden establecerse para dicho objeto, podrán recibir alguna variación de un país a otro, y aun entre los diferentes caminos de uno mismo; por eso se ha dejado indeterminada la retribución que deberá abonarse a las empresas por los convoyes especiales que sea necesario emplear. Por lo demás, las disposiciones que aquí se proponen con respecto al servicio importante de los correos ordinarios y extraordinarios, son las mismas, con muy poca diferencia, que se han prescrito por los Gobiernos, y admitido y puesto en práctica por las compañías de otras naciones, señaladamente en Francia y en Prusia.

Los artículos 33 y 34 versan sobre los dos principios capitales de que, en nuestro entender, no debe prescindirse jamás, cuales son la revisión de las tarifas y la adquisición de la propiedad del camino por el Gobierno mediante indemnización. Las razones de utilidad pública en que se fundan, las dejamos ya manifestadas ampliamente al principio de este informe.

En los artículos 35, 36, 37, 38 y 39 se establece la facultad de poder construir otros caminos, canales o ferrocarriles que crucen o prolonguen los ya concedidos o construídos, o que entronquen con ellos, mediante concesión del Gobierno; se designa el uso que de unos y de otros podrán hacer recíprocamente las compañías, y las reglas que deberán observarse para dicho efecto.

Los artículos restantes, desde el 40 al 45 inclusive, nos parecen muy obvios para necesitar de largos comentarios. Reducidos están a asegurarse por parte del Gobierno del buen estado, así del camino y sus dependencias, como del material de explotación; cuando por cualquiera de las causas que se expresan en este pliego de condiciones haya de entrar en posesión del ferrocarril; a establecer la vigilancia necesaria para conseguir el exacto cumplimiento de todo lo estipulado, particularmente en lo que se refiere a los plazos señalados para la entrega total de las acciones, para dar principio a las obras y para terminarlas, proveyendo a su progreso y conclusión cuando la empresa deje de hacerlo; finalmente, se prefija la manera de entenderse oficialmente la empresa con el Gobierno en todos los asuntos relativos al ferrocarril, y se designan los tribunales que han de entender en las contestaciones que pueden ofrecerse acerca del cumplimiento e interpretación de las condiciones estipuladas por ambas partes.

Las disposiciones que siguen a los artículos mencionados y fijan las unidades de peso y distancia que deben emplearse en los ferrocarriles, son evidentemente necesarias. La manera que se establece aquí de pagar los derechos de tarifa por las fracciones de peso y distancia, es más favorable a las compañías que en otros países. Los límites del peso que se permitirá llevar a los carruajes que la compañía admita en el ferrocarril, así como del que podrán tener las masas indivisibles que se transporten por el mismo, son casi idénticos a los que ha sancionado ya la experiencia como tolerables en otros caminos de iguales o menores dimensiones. Finalmente, las rebajas de derechos que se hacen en favor de los militares y marinos que viajan aisladamente por objetos del servicio, así como las que se indican en beneficio del transporte de las tropas y del material militar o naval por el camino de hierro, están admitidas en todas partes, y no creemos haya nadie que pueda repugnarlas.

Tal es el pliego de condiciones que en concepto de la Comisión debe servir de base a todas las concesiones que se pidan para la ejecución y explotación de los caminos de hierro, persuadida de que con él podrán conciliarse en todos los casos los intereses de las compañías con los del público, por cuanto en sus artículos sólo se consignan los principios que deben adoptarse y las cosas a que debe atenderse; pero las cantidades quedan generalmente indeterminadas, y de su fijación en cada caso particular dependerá el que haya entre unos y otros intereses el justo equilibrio que corresponde.

Mas para que puedan amoldarse, digámoslo así, estas condiciones generales a cada caso particular, fijando las cantidades que en ellas quedan indeterminadas de común acuerdo entre la empresa y el Gobierno, y para que éste pueda dispensar con el debido conocimiento las gracias, privilegios y facultades que acaso convengan para estímulo y auxilio de al

gún proyecto importante y difícil, es necesario que las propuestas vengan acompañadas de los datos facultativos y estadísticos que para dicho efecto son necesarios, a no ser que en algún caso particular juzgue el Gobierno preferible adquirir por sí mismo estos datos.

Es necesario también para otorgar la concesión definitiva que envuelve la facultad de expropiar a millares de individuos, y la de atraer capitales inmensos hacia una especulación complicada, cuyo bueno o mal resultado es muy difícil de calcular para la generalidad de los que son llamados a tomar parte en ella, es necesario, repetimos, que el individuo o la compañía proponente demuestre que el proyecto es posible, que es útil para el público y para la sociedad que se forme, y que ofrezca garantías de que podrá reunir los fondos suficientes para su ejecución. Es necesario, finalmente, que la concesión definitiva no se otorgue a uno o muchos individuos particulares que se propongan formar una sociedad, sino a la sociedad misma que ha de suministrar los fondos, después de formada y constituída con arreglo a las leyes.

A conseguir estos fines van dirigidas las disposiciones que preceden al pliego de condiciones, y la Comisión no puede dispensarse de dar alguna explicación en apoyo de su importancia y necesidad.

Sería absurdo pretender que el Gobierno otorgase la concesión de un camino de hierro o de cualquiera obra pública, sin cerciorarse previamente de la posibilidad física y económica del proyecto, de su utilidad pública, de su utilidad industrial, cuando se ha de ejecutar por una compañía anónima, y finalmente, sin que la persona o compañía proponente de alguna garantía de que tiene los medios necesarios para llevar a cabo lo que ofrece.

La concesión de una obra pública, y particularmente la de caminos de hierro de tanta extensión como los que se han propuesto en España de poco tiempo a esta parte, es de mucha trascendencia, porque lleva consigo la facultad de expropiar y la de emitir y expender acciones por valor a veces de 500, 600 o más millones de reales. Por consiguiente, dondequiera que se respeta la propiedad y los intereses creados; dondequiera que el Gobierno se estima bastante a sí mismo para no autorizar con su sanción empresas quiméricas que, so pretexto de interés público, pueden hacer víctimas del charlatanismo de especuladores de mala fe a millares de hombres hoarados, como ha sucedido más de una vez, antes de conceder tamañas facultades se exigen pruebas más o menos severas acerca de todos los puntos indicados.

Por lo demás, sólo un especulador insensato o de mala fe puede hacer proposiciones y comprometerse a la ejecución de un proyecto, cuya posibilidad no le sea bien conocida, y sería hasta ridículo que el Gobierno no le exigiese las pruebas de esa posibilidad, si las tuviese, o que le diese oídos en el caso contrario. ¿Podria darse mayor extravagancia que entrar muy seriamente en contratos y estipulaciones destituídas de toda base sobre un objeto puramente imaginario?

La demostración de posibilidad es, pues, un preliminar indispensable para entrar en contratos de esta especie, y esta posibilidad se demuestra presentando el trazado y la nivelación del camino entre sus dos extremos, indicando los puntos donde deben encontrarse las mayores dificultades, haciendo ver en qué consisten éstas, y que no hay ninguna de ellas que no pueda superarse con los medios conocidos del arte. A la verdad, en el estado actual de los conocimientos cientificos y artísticos, apenas habrá un proyecto que sea imposible, considerado bajo el aspecto puramente facultativo, y, por tanto, lo que principalmente debe probarse es su posibilidad económica; esto es, que su costo podrá ser compensado suficientemente con los productos y ventajas que resulten de su ejecución, para lo cual es necesario presentar los datos facultativos que son necesarios para calcular el costo del ferrocarril, y los datos estadísticos que puedan hacer apreciar los productos del mismo después de concluído.

Acerca de esta posibilidad, debemos advertir, aunque ya los hemos hecho en otro lugar, que muchos proyectos que serían posibles para el estado, no lo serán para una compañía, a no ser que aquel venga a auxiliarla tomando una parte más o menos grande en su ejecución.

En efecto, para que un proyecto sea posible para el Estado, basta que los productos de su explotación puedan cubrir los gastos de conservación, más el interés del capital empleado; y aun podrá suceder que el Estado pueda sacrificar, sin ningún gravamen del país, el todo o parte de estos intereses, porque los beneficios que indirectamente recibe, por el impulso dado a todos los manantiales de la riqueza pública con la construcción del ferrocarril, le indemnice completamente de aquel aparente sacrificio.

Mas la compañía, que no cuenta para nada con estos beneficios públicos, además de los gastos de conservación, del interés y del capital y de su amortización en un tiempo dado, necesita un premio industrial proporcionado, cuando menos, al que se obtiene en otras especulaciones que se encuentren en circunstancias análogas de riesgo, de duración, de dificultad, etc., etc. En el caso contrario, el proyecto sólo podrá ser ejecutado por el Gobierno o por las compañías auxiliadas por aquél.

La demostración de utilidad pública es un preliminar indispensable que la ley exige para autorizar la expropiación, y consiguientemente para hacer la concesión de toda obra pública. Mas para asegurarse el Gobierno de la utilidad pública de un proyecto, necesita de los mismos datos que se requieren para demostrar su posibilidad, además de las luces que sobre los intereses del país que ha de atravesar el ferrocarril podrán suministrarle los informes que en

pro o en contra del proyecto y de cada una de sus partes dieren los jefes políticos y Diputaciones de las provincias, oyendo a los Ayuntamientos de los pueblos cuyos territorios atraviese, juntamente con el juicio que el Gobierno mismo, más bien que cualquiera otro individuo o corporación, pueda formar acerca de los servicios que prestará una línea dada de ferrocarril a los diferentes ramos de la administración interior del Estado, así como a la defensa exterior del mismo en caso necesario.

En cuanto a la utilidad industrial, también conviene que conste, especialmente cuando el individuo o individuos que proponen el proyecto no han de suministrar por sí mismos el capital necesario para su ejecución, sino que, por el contrario, solicitan se les autorice para crear y emitir acciones y formar una sociedad anónima que proporcione dicho capital. Las siguientes observaciones harán comprender la conveniencia y aun la necesidad de adquirir este conocimiento antes de proceder a la concesión.

Hemos dicho ya que puede haber proyectos de grande utilidad pública que no ofrecen bastante estímulo por sí solos para ser ejecutados por una compañía, a no ser que ésta sea auxiliada de alguna manera por el Gobierno. Ejemplos hay en varios países de compañías que, después de ejecutados en gran parte sus trabajos, y aun después de concluídos enteramente, han tenido que recurrir a estos auxilios para sostenerse; otras los han obtenido antes de empezados. como una de las condiciones de la concesión.

Por ese motivo, la Comisión ha propuesto en los artículos 1.º y 5.º de los preliminares, «que el Gobierno, cuando lo crea conveniente, concederá a las compañías las facultades, gracias y privilegios que, conforme a las leyes pueda conceder, o las que él mismo estime oportuno proponer a las Cortes». Ahora bien; mal podría el Gobierno conceder o negar estas gracias, ni dispensarlas con la justa medida que los intereses públicos reclaman, ni justificarlas ante la opinión pública, dispuesta siempre a criticarlas, si no se hiciese presentar oportunamente todos los datos conducentes a apreciar la utilidad industrial que puede obtenerse en una empresa dada, y hasta qué punto es necesario socorrerla.

Otra razón muy poderosa existe para que el Gobierno tome este conocimiento antes del otorgamiento de la concesión, cuando se autoriza en ella la formación de una sociedad anónima.

La concesión definitiva se considera generalmente (y con razón), como la aprobación del proyecto por el Gobierno, como un acto que su pone el examen previo de su posibilidad, que lo califica de útil al público y a los capitalistas que empleen en él sus fondos. Porque nadie puede ni debe suponer que el Gobierno ha de conceder a uno o más individuos la facultad de atraer capitales inmensos hacia una empresa descabellada y ruinosa, comprometiendo las fortunas de millares de hombres honrados y de buena fe; y es tanto más necesario y justo que esta autorización esté fundada en el previo conocimiento de que la empresa es racional y juiciosa bajo el aspecto industrial, cuanto es imposible que la generalidad de los accionistas puedan apreciar por sí mismos las ventajas o desventajas de una especulación de esta especie.

El ejemplo de otras personas a quienes se supone entendidas (acaso sin serlo), los anuncios pomposos, las descripciones magníficas y las ofertas seductoras, que tanto más se prodigan cuanto menos sólida es la especulación, dándoles valor, prestigio y autoridad con la aprobación del Gobierno, son las únicas guías que tienen la mayor parte. Por tanto, si esta autorización no estuviese fundada en el examen previo que hemos indicado, no sería más que un lazo tendido para hacer caer más fácilmente a los incautos en la sima abierta por los manejos y malas artes de especuladores ignorantes o de mala fe. Aun cuando el Gobierno no necesitase esta indagación para los fines indicados en el párrafo anterior, deberia hacerla por su propio decoro, atendiendo a las razones expuesta en éste. Por lo demás, la indagación de utilidad industrial requiere pocos más datos que la de utilidad pública exigida rigurosamente por la ley como garantía de la propiedad. Los empresarios necesitan conocerla previamente para saber lo que han de pedir, a fin de asegurar los intereses de la compañía; el Gobierno para saber lo que ha de conceder sin perjudicar al público; los accionistas para tener una garantía del buen empleo de sus fondos y todos para que el proyecto se acredite, adquiera fondos suficientes y sea llevado hasta su término.

Los proyectistas concienzudos, inteligentes y de buena fe no esquivarán nunca esta indagación previa, antes la provocarán ellos mismos y desearán que se haga con el mayor rigor y exactitud posibles; porque la utilidad industrial comprobada por este examen, reconocida y sancionada por el Gobierno, debe ser la mejor garantía que los proporcione fondos para llevar a cabo su empresa. Los que se hallen en el caso contrario, la repugnarán sin duda; dirán que no se protege la industria; que se la ponen trabas y dificultades; que se la somete a pesquisas e indagaciones odiosas e insoportables, y amenazarán con abandonar sus proyectos. Poco importa que los abandonen, o más bien, importa mucho que los dejen, para que no comprometan con su ignorancia o malicia los capitales de muchos hombres de bien; para que no se engruesen, quizá a sus espensas, sin que la empresa llegue a cuajar; para que no desacrediten con ejemplos lamentables este género de proyectos, y para que no desvíen los capitales de especulaciones tan útiles al Estado como a los particulares, cuando están bien concebidas.

De nada serviría que un proyecto fuese posible; que fuese útil al público, y que lo fuese igualmente como empresa industrial, si no pudiesen reunirse los fondos para ejecutarlo; tanto valdría para los resul-

tados que el proyecto fuese imposible. La concesión definitiva en semejante caso sería ilusoria, o más bien sería perjudicial, porque el Gobierno se ataría las manos para oir otras proposiciones, quizá más ventajosas que las aceptadas, hasta que transcurriesen los términos señalados en las condiciones, para dar principio a las obras y para concluirlas; transcurridos éstos, podrá muy bien suceder que no se encuentre ya quien acometa el mismo proyecto en mucho tiempo.

Cuando el Gobierno se impone esta traba, que en algunos casos puede ocasionar graves perjuicios al público (si se confía sólo en el charlatanismo impotente de una persona o de una compañía sin recursos), justo parece que se le exija al empresario alguna garantía, alguna prueba positiva de que podrá cumplir lo que ofrece. Esto es justísimo; lo aconseja el sentido común; se practica en todos los países donde mejor se entienden estos negocios, con mucho más rigor y dureza que propone la Comisión; se practica igualmente en España en todas las contratas de obras públicas, con condiciones también más duras que las que nosotros exigimos; y además, esta garantía tiene las ventajas: primero, de alejar de estas empresas a proyectistas obscuros, sin capacidad, sin capitales y sin crédito, que sólo sirven para fatigar al Gobierno con prórrogas y exigencias sin fin que no conducen a ningún resultado, consiguiendo ellos entretanto darse cierto nombre e importancia; segundo, que no se formen sociedades anónimas imaginarias, acumulando nombres supuestos o prestados para alucinar al público, y quizá al Gobierno mismo. De todo esto se han visto muchos ejemplos en otros países, y pudieran citarse algunos en el nuestro. Para evitar estos inconvenientes, ha propuesto la Comisión que cada uno de los socios deposite en uno de los Bancos cierta parte de su suscripción. De esta manera se asegura el Gobierno de que los suscriptores, cuyas listas se presentan a fin de acreditar que se han reunido las tres cuartas partes del capital necesario para la ejecución del proyecto, son personas reales y efectivas, que toman un interés positivo por la empresa, que tienen fe en ella, y, sobre todo, que son personas solventes y capaces de llenar los compromisos que han contraído al suscribirse. La Comisión ha indicado que este depósito podría ser la décima parte del capital suscrito para cada uno de los socios, por varias razones: primera, porque generalmente se acostumbra a exigir a los asociados el importe de su suscripción por décimas partes, a proporción que lo va exigiendo el progreso de las obras que se ejecutan; por consiguiente, este depósito no debe causar molestia a los asociados ni embarazar a la empresa, porque en realidad no es más (como luego se hará ver más claramente) que el primer pedido que ha de hacerse por precisión para dar principio a los trabajos; segunda, porque es la garantía que se pide en los países en que más se favorece a las empresas de obras públicas, en otros se exigen mayores depósitos y bajo condiciones más duras; tercera; porque es también la que se exige en España para todas las contratas de obras públicas, pero de una manera también más pesada y onerosa que la propuesta aquí para los caminos de hierro. Sin embargo, considerando la Comisión que este depósito deberá variar según las circunstancias de los asociados y de los proyectos que éstos intenten realizar, ha dejado a la prudencia del Gobierno la fijación de esta cantidad en cada caso particular, con arreglo a las expresadas circunstancias. La Comisión no hace, pues, más que sentar el principio, dejando indeterminada la cantidad, e indicando la más comúnmente adoptada en semejantes casos y otros análogos.

Hemos dicho que el depósito no debía causar molestia ni gravamen alguno a las compañías, porque no es éste un depósito que ha de quedar estancado, muerto e inútil para quien lo hace hasta la total conclusión y recepción de las obras o hasta la terminación del contrato, como se verifica entre nosotros en muchos casos, ni menos en un depósito de fianza que se pierde y confisca a favor del Estado (después de haber estado retenido e inutilizado mucho tiempo para los contratistas) cuando caduca la concesión por falta de cumplimiento de los empresarios, como sucede en los contratos que acabamos de mencionar, y como sucede en Francia con los caminos de hierro. Por el contrario, según el artículo 42 del pliego de de condiciones generales, «la compañía podrá emplear las sumas que hubiese depositado en el Banco de San Fernando o de Isabel II, a medida que lo exijan los trabajos, y retirar la parte que quede en caso de caducar la concesión». De manera que el depósito puede hacerse pocos momentos antes de obtenerse la concesión, y puede principiarse a sacarlo pocos días después de obtenida, si la compañía empieza las obras y puede continuar ejecutándo éstas con dicho depósito hasta su total extinción; y en caso de rescisión del contrato o de caducar la concesión por falta de cumplimiento de la compañía, se la devuelve la parte existente del mismo.

Se ve, pues, que este depósito no puede afectar en manera alguna los intereses de los accionistas, puesto que su cantidad no excede de la primera cuota que suele pedirse a éstos para principiar las obras; puesto que puede emplearse, desde luego, en las mismas tan pronto como quiera la compañía, sin necesidad de molestar a aquéllos con un nuevo pedido; puesto, en fin, que no está expuesto a pérdida ni confiscación por ningún motivo, aunque sea el de rescisión de contrato por culpa de la compañía. No tiene, pues, aquí este depósito el carácter de una fianza que ha de quedar sin uso para la empresa por mucho tiempo, con exposición de perderlo si no cumple las condiciones del contrato. Por el contrario, está desde el primer día a disposición de la compañía, con la condición precisa de emplearlo en las obras propuestas por la misma; es poco más o me-

nos la primera entrega que habían de hacer los asociados para dicho objeto; pero, en lugar de depositarlo en la Caja de la compañía, como se hace con las demás entregas sucesivas, se exige que por la primera vez se verifique en uno de los Bancos nacionales, para tener una prueba material deque la asociación es real y verdadera de que está decidida por el proyecto y de que tiene medios para ejecutarlo.

Los datos facultativos y estadísticos que la Comisión considera como preliminares indispensables al decreto de concesión, no sólo son necesarios, como se ha visto, para cerciorarse de la posibilidad física y económica del proyecto, de su utilidad pública, de su utilidad industrial, y de que el empresario puede llenar sus compromisos, sino que también se necesitan para fijar convenientemente en cada caso particular las cantidades que en el pliego de condiciones generales se han dejado indeterminadas, cuales son, por ejemplo, el número de años que ha de durar la concesión, y los precios de la tarifa. Porque es evidente que cuanto menor sea el coste del camino por legua, y mayor el movimiento comercial que debe haber por el mismo después de concluído y después de desarrollada su influencia sobre el país que atraviesa, tanto menos necesita ser el número de años concedido, y tanto más bajo podrá señalarse el precio máximo de las tarifas. Las compañías tienen un interés evidente en que estos dos señalamientos sean muy altos; el público, por el contrario, en que sean muy bajos; para adoptar, pues, un justo medio que no lastime ni los unos ni los otros intereses, es necesario reunir previamente, con la mayor exactitud posible, todos los elementos que concurren a la formación de estos valores. Afortunadamente estos elementos son los mismos que se necesitan para demostrar la posibilidad y la utilidad del proyecto, circunstancias sin las cuales no se puede autorizar la expropiación con arreglo a las leyes ni otorgarse, por consiguiente. la concesión definitiva. Se ve, por tanto, que hay dos razones a cual más poderosas que hacen absolutamente necesaria la previa presentación de los documentos que se exigen en los artículos que preceden al pliego de condiciones generales que proponemos.

La Comisión ha sido bastante parca en la exigencia de datos, formalidades y garantías preliminares a la concesión; se ha contentado con pruebas bastantes para obtener una probabilidad más o menos grande de lo que, en su opinión particular, debía averiguarse con certeza, reservando el complemento de algunas de éstas para después de otorgado el privilegio, como se ve en la condición quinta. En esta parte, la Comisión ha creído que debía sacrificar hasta cierto punto sus propias convicciones a las circunstancias presentes de nuestro país y a opiniones vulgares, pero demasiado generalizadas entre gentes ilustradas e influyentes; tiempo vendrá en que se modifique la opinión, en que se vea que estas exigencias y formalidades previas no retraen a los empresarios inteligentes, sensatos y de buena fe; y en que los desvaríos de otros menos juiciosos, o menos inteligentes, o menos probos, y sus fatales consecuencias, hagan conocer la necesidad de mayores garantías y de exigencias más rigurosas. En Francia se han visto precisados a seguir el mismo camino: indulgentes al principio y más rigurosos y exigentes en lo sucesivo; y aun no están contentos con el sistema actual, por lo que toca a las pruebas y formalidades previas, publicistas muy distinguidos de aquella nación.

La concesión o privilegio exclusivo para ejecutar y explotar una obra pública, es un asunto muy grave, especialmente cuando se trata de una gran línea de camino de hierro, aun cuando no sea más que por la facultad inherente a la misma de desposeer a un sinnúmero de propietarios. Porque esta facultad no debe concederse nunca sin grandes e indudables motivos de utilidad pública, tanto más grandes y seguros cuanto mayor sea el número de familias que han de ser inquietadas en la pacífica posesión de sus tierras y arrojadas quizá de sus hogares. Así es que las formalidades que preceden a una concesión suelen ser tanto más rigurosas en cada país cuanto mayor es el respeto que se tiene a la propiedad. En Inglaterra, por ejemplo, no hay una ley general de expropiación, por temor sin duda de que se abuse de ella, y así cada caso particular de expropiación, y, por consiguiente, de concesión, es objeto de una ley especial sujeta a formalidades y dilaciones y gastos inmensos.

Lo primero que allí se exige es el trazado exacto del camino con los planos definitivos de todas sus obras, como que se ha de expresar la porción de cada terreno que ha de ocuparse, y la manera como el camino afecta a la propiedad; esto es, si la atraviesa en terraplén, en desmonte, a nivel de las tierras, por medio de viaductos, etc.; y estos detalles son indispensables, porque la facultad de expropiar sólo recae sobre los terrenos que ha de ocupar el trazado y sobre un corto espacio a derecha e izquierda, en consideración a las variaciones que al tiempo de la ejecución suelen presentarse como necesarias en el trazado primitivo; si la variación fuese tal que obligase a salir de la zona marcada, y el dueño del terreno se obstinase en no cederlo, sería necesaria autorización del Parlamento. A estos planos detallados, deben acompañar los presupuestos exactos de las obras, los datos estadísticos justificados que den a conocer los productos probables de la empresa y su utilidad industrial, y la formación previa de la sociedad anónima, con suscripciones efectivas, firmadas, escrituradas (y entregadas en parte) por las cinco sextas partes del capital.

Todos estos documentos se someten a un examen público y a un jucio también público y contradictorio (con citado a domicilio de todas las partes interesadas en pro y en contra del proyecto), primero en las provincias y pueblos que traviesa el proyecto,

luego ante una comisión de la Cámara de los Comunes, y, finalmente, ante otra comisión de la Cámara de los Lores.

Los franceses han sido más indulgentes en esta parte, excesivamente indulgentes y fáciles, en el sentir de muchos publicistas distinguidos de aquella nación (amigos, por otra parte, de las compañías) que se han ocupado con especialidad de este asunto.

Desearían éstos una instrucción preliminar más amplia, más completa, algo semejante a la de Inglaterra en el fondo, pero desembarazada hasta cierto punto, como sería posible conseguirlo, de las dilaciones y gastos que allí se ocasionan. Un inconveniente gravísimo que encuentran entre otros varios; en el sistema adoptado en su país para otorgar las condiciones, es el que éstas se hagan antes de que se haya formado la asociación o compañía que ha de suministrar los fondos; antes de que se haya suscrito la mayor parte del capital que se ha calculado necesario para la ejecución del proyecto; antes, por consiguiente, que se tenga seguridad de que el proyecto ha de realizarse.

«Resultando de aquí, dice uno de estos escritores, que la concesión no se hace directamente a la compañía o sociedad anónima, sino a un corto número de individuos que la consideran como una especie de patrimonio con el cual pueden traficar, y, efectivamente, venden esta propiedad a las compañías que llegan a formar, mediante una parte en los provechos de la empresa, por lo regular muy grande, y que representa únicamente el derecho de concesión que ellos le transmiten.»

Lo que se dice aquí no es una abstracción, no es una suposición imaginaria de lo que pudiera suceder, sino el resultado práctico de muchos hechos reales y positivos, a los cuales podríamos nosotros añadir uno posterior al citado escrito, en que el empresario pedía la concesión con documentos insuficientes para concederla, con documentos que podían forjarse fácilmente en muy pocos días. Exigía, sin embargo, de la compañía, a la que se proponía transmitir esta concesión, un capital en acciones de rédito que debía absorber la tercera parte de las ganancias líquidas de la empresa.

Hé aquí un abuso escandaloso que puede hacerse de esas concesiones transmisibles, otorgadas sin el competente examen previo a uno o muchos individuos particulares. Equivale esto a aumentar considerablemente el presupuesto de gastos, lo que exige, en consecuencia, tarifas más crecidas para obtener un dividendo razonable, y, por consiguiente, tiende a disminuir en gran parte las ventajas que el público pudiera reportar de la construcción del ferrocarril, u ocasionar en caso contrario la ruina de los accionistas que aceptasen tales condiciones.

Mas no es este el único modo de abusar en los privilegios así concedidos. «Algunos más diestros, dice otro escritor, después de haber propalado con exageración las utilidades de la empresa por medio de sus agentes en las capitales extranjeras, en las provincias, en la Bolsa, en las sociedades particulares, por todos los medios buenos y malos que suministra la prensa, consiguen asociar a la empresa nombres respetables; y escudándose con la concesión del Gobierno, que en buen sentido debe considerarse como una garantía del crédito, de la buena fe y de los recursos de los empresarios; como un sello público que marca la buena calidad de un negocio que ha sido examinado detenidamente bajo todos sus aspectos, llegan a hacer tomar a las acciones una grande estimación, de modo que no pueden obtenerse éstas sino mediando una prima, con la cual se consigue en poco tiempo y con poco trabajo una ganancia inmensa.»

El camino de Versalles ofrece un ejemplo de esta especie; sus acciones de 500 francos se vendieron a 800 antes de darse principio a las obras, y ahora se venden a 250 ó 300 francos después de concluídas. «El mal está (dice el autor referido anteriormente) en conceder un derecho tan importante a individuos y no a las compañías mismas con cuyos fondos se ha de ejecutar la empresa, y que deberían ser las únicas que estuviesen autorizadas para solicitarlas.»

Por tanto, la Comisión, si bien ha sido indulgente a pesar suyo, más indulgente quizá que los franceses, en lo que toca a las demás formalidades y pruebas anteriores a la concesión, no puede serlo sobre este particular, porque sería aconsejar al Gobierno que se hiciese cómplice y fautor de los abusos y estafas que acabamos de manifestar. Y así, propone en el artículo 1.° de los preliminares, que «las propuestas que tengan por objeto la autorización de S. M. para ejecutar y establecer un ferrocarril con la declaración consiguiente de utilidad pública, y otras cualesquiera gracias, facultades y privilegios, deberán ser suscritas a nombre de la compañía que haya de suministrar los fondos, y acreditar ésta que se han comprometido sus socios a satisfacer las tres cuartas partes del capital necesario, y que ha sido depositada la décima parte de su valor, u otra cantidad que designe el Gobierno, en el Banco Español de San Fernando o en el de Isabel II.»

La Comisión cree haber explanado suficientemente los principios que sirven de fundamento al pliego de condiciones generales que propone para las empresas de caminos de hierro. En ellas ha procurado conciliar los intereses del Estado y del público con los de las compañías particulares, asegurando en lo posible la moralidad que debe servir de base a las concesiones que les otorga el Gobierno.

Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 2 de Noviembre de 1844.—El inspector general, *Juan Subercase*.—El ingeniero primero, *Calixto de Santa Cruz*.—El ingeniero primero, *José Subercase*.—Señor director general de Caminos, Canales y Puertos.

Aparte del famoso folleto de List que tuvo por anticipado la intuición de lo que habían de ser los ferrocarriles alemanes sesenta años más tarde, es difícil sino imposible encontrar documento comparable a este informe, cuya lectura y meditación son indispensables para juzgar debidamente toda nuestra política ferroviaria posterior. En 1844 demostraron poseer sus autores un concepto de la técnica y de la economía, de sus funciones respectivas y sus relaciones íntimas, que no sólo es extraordinario para aquellos tiempos sino que hoy mismo no hemos visto sirva de norma a ninguno de los proyectos contemporáneos sobre ferrocarriles y una idea de la intervención directa y activa del Estado, que, excepcional en su época, se ha considerado en toda Europa como novedad muchos años más tarde.

Basándose aparentemente en ese informe, pero separándose no poco de su espíritu fundamental, la Real Orden de 31 de Diciembre de 1844 dictó las primeras reglas para la concesión de ferrocarriles y estableció el pliego de condiciones correspondiente. Esta Real orden, primitiva medida legal a la que se ajustó la construcción de nuestras primeras líneas, se incluye también íntegramente como lo exige su importancia.

Real orden de 31 de Diciembre de 1844 dictando varias reglas y aprobando el pliego de condiciones generales para la concesión de los ferrocarriles

MINISTERIO DE LA GOBERNACIÓN DE LA PENÍNSULA.—SECCIÓN DE FOMENTO.—*Ferrocarriles*—Ilustrísimo Señor: Las propuestas que se han hecho a nombres de varias compañías nacionales y extranjeras para autorizar bajo ciertas condiciones la ejecución de diferentes líneas de caminos de hierro, han llamado la atención del Gobierno hacia este género de empresas. que, promovidas hoy con extraordinarios esfuerzos por las naciones más adelantadas, son para todas objeto de profundas y detenidas indagaciones.

Con el fin de que la nuestra pueda utilizar sus recursos siguiendo tan provechoso ejemplo, y para combinar la acción del Gobierno con el eficaz concurso de las asociaciones particulares, la reina (que Dios guarde) ha tenido a bien resolver, de acuerdo con lo propuesto por V. S. y esa Junta consultiva, que para el examen y admisión de las propuestas referentes a esta clase de mejoras, se observen en lo sucesivo las disposiciones siguientes:

I. Las propuestas que tengan por objeto obtener la autorización de S. M. para ejecutar y establecer un ferrocarril. con la declaración consiguiente de su utilidad pública, y otras cualesquiera gracias, facultades y privilegios, deberán ser suscritas a nombre de la compañía que haya de suministrar los fondos y acreditar ésta que se han comprometido sus socios a satisfacer las tres cuartas partes del capital necesario y que ha sido depositada la décima parte de su valor u otra cantidad que designe el Gobierno en el Banco Español de San Fernando o en el de Isabel II.

II. Para apreciar la utilidad de la empresa, el costo del camino y los gastos e ingresos anuales con que puede contarse. acompañarán a las propuestas:

1.° Un plano general en que se marquen la dirección del ferrocarril, los pueblos, caminos, divisorias y cursos de agua y demás objetos notables que atraviese o estén comprendidos en una faja de cien varas a uno y otro lado de la traza.

2.° El perfil longitudinal en escala de 1,10000 para las distancias horizontales y 1,500 para las alturas y los perfiles transversales correspondientes a los puntos notables.

3.° Los planos particulares en escala de 1,2500 de los pasos más difíciles del camino, de los correspondientes a las principales poblaciones y de los puntos extremos de arribada y partida. Se presentarán igualmente planos en escala de 1,100 de las obras de fábrica más importantes.

4.° Una Memoria que comprenda la descripción del trazado y de las obras de mayor importancia, del estado de las pendientes, de los trozos horizontales y de las alineaciones rectas y curvas, el presupuesto de los gastos de establecimiento y explotación, y la apreciación de los productos.

III. Cuando el suscritor o suscritores de las propuestas de caminos de hierro sean sujetos de conocido arraigo y ofrezcan, además, las garantías que el Gobierno estime suficientes, se les concederá un término de doce a diez y ocho meses para que pueda presentar los documentos y llenar las formalidades que expresan las disposiciones precedentes con la autorización necesaria para obtener los datos precitados, reservándoles entre tanto la preferencia sobre otras propuestas que se refieran al mismo camino.

IV. La autorización y concesión definitivas se verificarán, previas las formalidades mencionadas, con sujeción al adjunto pliego de condiciones generales,

al modelo de tarifa que acompaña a las mismas, y a las condiciones particulares que se determinen con presencia de las circunstancias especiales de cada empresa.

V. Serán objeto de las condiciones particulares de las concesiones que se hagan en lo sucesivo:

1.° Los artículos indeterminados del pliego de condiciones generales.

2.° El arreglo de las cuotas de tarifa.

3.° Las facultades, gracias y privilegios que conforme a las leyes puede conceder el Gobierno, o que el mismo estime oportuno proponer a las Cortes.

4.° Las condiciones especiales que el Gobierno juzgue conveniente establecer en cada caso conforme al espíritu de las generales.

De Real orden lo comunico a V. S. para su inteligencia y demás efectos. Dios guarde a V. S. muchos años. Madrid, 31 de Diciembre de 1844. —*Pidal.*— Sr. Director general de Caminos.

Pliego de condiciones generales para las empresas de caminos de hierro que se autoricen por el Gobierno en lo sucesivo.

Artículo 1.° La Compañía se obliga a ejecutar a su costa y riesgo, y sin ninguna carga para el Estado, en el término de... (1) años, contados desde la fecha de la concesión, todos los trabajos necesarios para el establecimiento de un camino de hierro desde... de modo que esté transitable en todas sus partes al expirar el término fijado.

Art. 2.° Al aceptar la Compañía este pliego de condiciones, se entiende que ha verificado todos los datos y cálculos en que estriba, que se confirma en la realidad de todo lo que en él se establece, y que tiene la seguridad de poderlo ejecutar en todas sus partes, sin reclamar nuevas gracias o concesiones por los errores, imperfecciones y omisiones que puedan encontrarse en la realización de su empresa.

Art. 3.° El camino partirá de... pasará por... (Aquí se fijarán los puntos principales por donde el camino deba pasar, la manera con que se vencerán los pasos más notables, etc.).

Art. 4.° Se establecerán estaciones en... (Aquí los puntos en que se han de establecer).

Cuando la compañía quiera establecer otras estaciones, será con acuerdo del Gobierno.

Además de las estaciones de que hablan los párrafos anteriores, se establecerán recodos o apartaderos, cuya longitud, no comprendida la unión, será, por lo menos, de 700 pies, y se procurará que la distancia de uno a otro no exceda de 40.000 pies.

Art. 5.° Cada seis meses, contados desde la fecha de la concesión, los empresarios deberán someter a la aprobación del Gobierno, y por secciones de... leguas, cuando menos, planos en escala de 1,1500 del trazado definitivo del camino de hierro, según las indicaciones de los artículos 3.° y 4.°. En estos planos se marcarán la posición y trazado de las estaciones y apartaderos, los sitios de carga y descarga, y la especie, calidad y extensión de los terrenos que se ocupen, con la designación de sus dueños o poseedores. Acompañarán a este plano un perfil longitudinal por el eje del camino y perfiles transversales, el estado de las pendientes, la descripción y presupuesto detallado de las obras y los planos de las principales.

Art. 6.° El camino podrá beneficiarse al principio con una sola vía; pero todas las obras de fábrica, desmontes y terraplenes se harán, desde luego, para dos vías.

La anchura del camino será de 30 pies en los terraplenes y de 26 en los desmontes, subterráneos y puentes. Esta anchura se distribuirá del modo siguiente:

	Pies.
Anchura de cada vía, o sea distancia entre los bordes interiores de las barras...	6
Entre vía...................................	6,5
Distancia desde los bordes exteriores de las barras hasta la arista del camino en terraplén.....	5,5
La misma distancia en desmontes............	3,5

Si en el examen del proyecto definitivo se hallaren razones atendibles para variar estas dos últimas dimensiones, el Gobierno resolverá lo más conveniente.

Art. 7.° Las pendientes, por regla general, no pasarán de 1 por 100.

Art. 8.° Las diferentes alineaciones no podrán unirse por curvas cuyos radios no excedan de 1.000 pies, y se procurará además, en lo posible, que este radio mínimo se adopte solo en los trozos horizontales.

En las entradas y salidas de las estaciones, apartaderos, etc., se podrán establecer curvas de menor radio.

Art. 9.° La compañía podrá proponer respecto de lo dispuesto en los artículos anteriores, las modificaciones cuya conveniencia y utilidad pueda demostrar la experiencia; pero estas modificadiones no podrán realizarse sino con el consentimiento del Gobierno.

Art. 10. Los paseos del camino de hierro, al atravesar las carreteras generales, provinciales y demás caminos ordinarios, podrán ser a nivel, excepto en los casos que el Gobierno determine.

En los pasos a nivel, las barras o carriles podrán establecerse de 12 a 16 líneas más altas o más bajas que el nivel de las carreteras, y será obligación de la compañía poner barras que se abran por la parte exterior del ferrocarril, y un guarda destinado a este servicio.

(1) Las indicaciones que quedan sin llenar en el modelo, se completan en el pliego de condiciones particulares de cada concesión, o bien en el ejemplar auténtico del pliego de las generales que se inserta en la escritura o título de concesión.

Art. 11. Cuando el camino de hierro deba pasar por encima de una carretera general, provincial o municipal, la luz de los puentes que se construyan con este objeto será por lo menos de 30 pies si la carretera es general o provincial, y de 18 si fuere municipal.

La altura del intradós de la clave en los puentes de cantería, o de la parte inferior del piso en los de madera sobre la superficie del camino, deberá pasar de 18 pies, y tanto en unos como en otros la anchura entre pretiles será de 26 pies, por lo menos.

Art. 12. Siempre que el camino de hierro deba pasar por debajo de una carretera, la anchura entre pretiles de los puentes que se construyan al efecto será, por lo menos, de 24 pies si la carretera es general o provincial, y de 18 si es municipal.

La luz de estos puentes y la altura del intradós sobre la superficie del ferrocarril, serán respectivamente de 26 y de 16 pies, por lo menos.

Art. 13. La anchura entre pretiles de los puentes que se construyan para el uso del camino de hierro por encima de un río, canal, arroyo, etc., será la misma que se expresa en el artículo 11; pero tanto la luz de estos puentes como la altura de la clave sobre la superficie de las aguas, se determinará por la Dirección general de Caminos en cada caso particular.

Art. 14. Los puentes de que hablan los artículos anteriores, podrán ser de cantería, de hierro, y de pilas y estribos de piedra y piso de madera; pero en este último caso las pilas y estribos deberán tener las dimensiones convenientes para sostener arcos de cantería o de hierro.

Art. 15. Cuando el camino de hierro deba inutilizar algún trozo de carretera construído y sea necesario variar la traza de ésta, será de cuenta de la compañía la construcción de las nuevas porciones. La anchura de éstas deberá ser la misma que tenían los trozos inutilizados. y sus pendientes no podrán pasar del 5 por 100 si la carretera es general o provincial, ni del 6 si fuere municipal.

La Dirección general de Caminos, sin embargo. podrá alterar la cláusula precedente en algunos casos especiales.

Art. 16. En los puntos de encuentro del ferrocarril con las carreteras generales, provinciales o municipales, o en sus inmediaciones, la compañía construirá los puentes, trozos de carretera y demás obras provisionales que sean necesarias para no interrumpir la circulación. Estas obras se establecerán antes de interceptar las comunicaciones existentes, y su duración no podrá pasar de un término que fijará la Dirección general de Caminos.

Art. 17. En los subterráneos, la altura del intradós de la clave sobre el nivel de las barrascarriles, será de 20 pies, por lo menos. La compañía hará todas las obras que sean necesarias para precaver o contener los derrumbamientos y filtraciones.

La duración de los trabajos provisionales correspondientes a los subterráneos, no podrá exceder del término que fije la Dirección general de Caminos. Los pozos necesarios para la ventilación o construcción de subterráneos. no podrán abrirse en los caminos públicos, y en los que con este objeto abra la compañía en otros parajes deberá establecer brocales de mamposteria cuya altura será de ocho pies.

Art. 18. Es obligación de la compañía restablecer y asegurar a su costa el curso de las aguas que se suspenda o modifique por trabajos que de ella dependan.

Los acueductos que se construyan con este objeto, al atravesar las carreteras generales o provinciales, serán de cantería o de hierro.

Art. 19. Se establecerán muros, setos, palizadas o fosos con antepecho de tierra para separar el camino de hierro de las propiedades particulares. Los fosos. sin contar los antepechos, deberán tener cuatro pies de profundidad, por lo menos.

Art. 20. Serán de la elección de los empresarios los medios de ejecución y los agentes y demás empleados en la construcción, conservación y administración del camino de hierro.

En la construcción podrá emplear la compañía los materiales de uso común para las obras públicas de la localidad, debiendo ser precisamente de sillería las cabezas de bóveda, ángulos, zócalos, coronamientos y extremidades.

Art. 21. A medida que se terminen los trabajos de algún trozo de camino de hierro de modo que se pueda circular por él, se procederá a su reconocimiento y al del material que haya de servir para su explotación, por los ingenieros del Gobierno, y no se abrirá al público hasta que el jefe político lo disponga, en vista del acta redactada por dichos ingenieros.

Art. 22. Concluídos todos los trabajos, la Compañía hará a sus expensas, con asistencia de los ingenieros del Gobierno, el amojonamiento y plan detallado de todas las partes del camino de hierro y sus dependencias. Formará también un estado descriptivo de los puentes y demás obras de fábrica que se hayan construído con arreglo al presente pliego de condiciones.

La Compañía formará a sus expensas, y depositará en la Dirección general de Caminos, un ejemplar competentemente autorizado del acta de amojonamiento, del plano y del estado de las obras.

Art. 23. La Compañía está obligada a conservar en buen estado el camino de hierro y sus dependencias, de modo que la circulación sea fácil y segura constantemente, siendo de su cuenta todos los gastos de reparación y conservación, así ordinarios como extraordinarios.

En todo lo relativo al párrafo anterior, la Compañía se someterá a la inspección periódica de los ingenieros que el Gobierno nombre con este objeto.

Art. 24. Si una vez terminado el camino de hierro, la Compañía no lo conserva en buen estado de

servicio, el Gobierno proveerá lo conveniente al efecto a costa de la misma.

Art. 25. El camino de hierro y sus ramales serán considerados y guardados como los caminos del Estado; por consiguiente, los guardas y demás empleados que nombre la empresa, podrán usar de las mismas armas y gozar las prerrogativas que disfrutan los del Gobierno,a demás de los distintivos que aquélla les señale.

Art. 26. El Gobierno, oyendo la empresa, formarán los reglamentos convenientes para asegurar la policía, conservación y seguridad del camino y de sus obras de arte. Estos reglamentos serán extensivos y obligatorios para cuantos en lo sucesivo emprendieren y concluyeren caminos de hierro por prolongación o como ramales del que los empresarios se obligan a construir.

La Compañía, por su parte, tendrá la facultad de formar los reglamentos necesarios para el buen servicio, administración y explotación del camino que se propone concluir, pero sujetándolos a la aprobación del Gobierno.

Art. 27. Para indemnizar a la Compañía de los gastos que ha de hacer, y con la expresa condición de cumplir exactamente todas las obligaciones que le impone este pliego de condiciones, la autoriza el Gobierno por espacio de... años, contados desde la fecha de la concesión definitiva, a cobrar los precios de peaje y transporte que se expresan en la tarifa adjunta.

La Compañía no percibirá el precio del transporte, siempre que lo efectúe ella misma con sus medios y a sus expensas.

Art. 28. La Compañía no podrá hacer directa ni indirectamente contratos con otras Compañías que trasporten viajeros por tierra o por agua, bajo cualquier forma o denominación que sea, como no se extiendan a todas las Empresas que verifiquen transportes en los mismos caminos.

Los reglamentos que se hagan en conformidad de lo que establece artículo 26, prescribirán todas las medidas necesarias para asegurar la más completa igualdad entre las diversas Empresas de transporte en sus relaciones con el camino de hierro.

Art. 29. Las cartas y pliegos, así como sus conductores o agentes necesarios al servicio del correo, serán transportados gratuitamente por los convoyes ordinarios de la Compañía en toda la extensión de la línea.

Para este objeto, la Compañía reservará en cada convoy de viajeros o mercaderías una sección especial de carruaje. La forma y dimensiones de esta sección serán determinadas por la Dirección de Correos.

Cuando la Compañía quiera cambiar las horas de salida de los convoyes ordinarios, tendrá que avisar quince días antes a la Dirección de Correos.

Art. 30. Además podrá haber todos los días a la ida y a la vuelta de los convoyes ordinarios uno o más convoyes especiales destinados al servicio general del correo, que podrán recorrer toda la línea o solamente una parte de ella, y cuyas horas de salida de día o de noche, igualmente que su marcha y sus estaciones, se arreglarán por el ministro de la Gobernación, oída la Compañía.

La Dirección de Correos hará construir y conservará a sus expensas los carruajes propios al transporte de las cartas por convoyes especiales. Estos carruajes no conducirán más que la correspondencia y los agentes necesarios para repartirla.

Se abonará a la Compañía una retribución que no podrá pasar de... por legua corrida por los convoyes especiales puestos a disposición de la Dirección general de Correos. Si esta Dirección emplea más de un carruaje, la retribución que se abone por cada uno de los que se añadan no pasará de...

Estas retribuciones podrán ser revisadas cada cinco años y fijadas convencionalmente, o a juicio de peritos.

La Compañía podrá colocar en estos convoyes especiales carruajes de todas clases para el transporte de viajeros o mercaderías, pero los del correo irán siempre detrás.

Art. 31. No se podrá obligar a la Compañía a establecer convoyes especiales, o a cambiar las horas de salida, la marcha y las estaciones de estos convoyes, si no se le avisa por el Gobierno un mes antes.

Art. 32. Fuera de las horas ordinarias de salida, el Gobierno podrá pedir también para el transporte excepcional de pliegos u órdenes urgentes. y salva la ordenanza de los reglamentos de policía del camino, convoyes especiales que la Compañía deberá facilitar, sea de día, sea de noche, mediante una indemnización que se fijará convencionalmente, o por peritos.

Art. 33. A la expiración de cada período de cinco años podrá ser reformada la tarifa si produce más de... por 100, indemnizando el Gobierno a los aranceles sucesivos este... por 100 si a consecuencia de la reforma se disminuyese.

La primera reforma se verificará a los... años después de la concesión.

Art. 34. El Gobierno tendrá el derecho de adquirir la propiedad del camino al fin de cada período de cinco años; pero estos períodos no principiarán a correr hasta pasados... años después de hecha la concesión.

Para determinar el precio de la compra se tomará el término medio de los productos obtenidos durante los cinco años que precedan, y este término será el importe de la anualidad que se pagará a la compañía en cada uno de los años que falten para expirar la concesión.

Si este término medio fuese mayor de... por 100, se fijará la anualidad como si fuese el... por 100; si es menor, y la compañía cree tener probabilidades de prosperar, podrá reclamar que la apreciación de la anualidad que se ha de pagar se haga a juicio de

peritos, pero en ningún caso podrá bajar del término medio.

Art. 35. La compañía no podrá oponerse a que su ferrocarril sea cruzado por otros caminos, canales o ferrocarriles que se abriesen con autorización del Gobierno, salva la indemnización a que haya lugar por interrupción del tránsito o daño material causado al camino.

Art. 36. El Gobierno se reserva la facultad de hacer nuevas concesiones de caminos de hierro, ya como prolongación del que construyan los empresarios, ya como ramales o hijuelas suyas.

Art. 37. La compañía o compañías a quienes el Gobierno concediese la facultad de que habla el artículo anterior, podrán hacer circular sus carruajes, vagones, máquinas, trenes, etc., sobre una parte o el total del ferrocarril, objeto de la presente concesión, pagando los premios anotados en la tarifa y cumpliendo exactamente los reglamentos de policía que se hubiesen establecido para el buen servicio del camino.

Esta facultad será recíproca, y, por lo tanto, los empresarios la podrán ejercer en los ferrocarriles que se habran como ramales o prolongación del que han de ejecutar.

Además, las citadas compañías y los empresarios, lo mismo que en sus respectivas líneas, podrán depositar géneros, tomar y dejar viajeros, etc., en todos los descansos, paradas, estaciones, almacenes, etcétera, que se establecieren, ya en el camino de hierro concedido, ya en sus ramales, y en los ferrocarriles que fueren su prolongación; podrán además dichas compañías proveerse de agua y de carbón, mediante la correspondiente indemnización, en los mismos puntos que la compañía concesionaria, o establecer pozos y depósitos donde les convenga.

Art. 38. En el caso que las compañías de los ramales o prolongaciones no quisiesen usar del derecho que les concede el artículo anterior, tendrán la obligación de entenderse entre sí, de modo que jamás se vea interrumpido el servicio de transporte en los puntos extremos de las varias líneas. Si tal sucediese, el Gobierno providenciará lo conveniente para restablecer el servicio.

Art. 39. La compañía que por causas imprevistas se encuentre en la necesidad de servirse del material perteneciente a otra, pagará una indemnización correspondiente al uso y deterioro de este material. En el caso que las compañías no se pongan de acuerdo sobre la indemnización o sobre los medios de asegurar la continuación del servicio en toda la línea, el Gobierno proveerá de oficio y dictará todas las medidas convenientes.

Art. 40. Al expirar el término de la concesión, o en los demás casos que se establecen en este pliego de condiciones, el Gobierno reemplazará a la empresa en todos los derechos de propiedad de terrenos y obras designadas en el estado y plano estadístico mencionado en el artículo 22, y entrará inmediatamente en el goce del camino de hierro con todas sus dependencias y productos.

La compañía tendrá obligación de entregar en buen estado de conservación el camino de hierro, las obras que lo componen y sus dependencias, tales como estaciones, sitios de carga y descarga, establecimientos de los puntos de partida y arribo, casas de guarda y vigilantes y oficinas de percepción; tendrá igualmente obligación de entregar todo el material de explotación en buen estado de servicio.

En los... años que precedan al término de la concesión, el Gobierno tendrá derecho de retener los productos líquidos del camino, y de emplearlos en conservarle en buen estado con sus dependencias, si la compañía no tratase de llenar completamente esta obligación.

Art. 41. Para la ejecución de todos los artículos de este pliego de condiciones, estará sujeta la compañía a la inspección y vigilancia de la Dirección general de Caminos en la parte que concierne a sus atribuciones.

Se nombrarán además uno o más agentes encargados especialmente de vigilar las operaciones de la compañía en todo lo que no sea de las atribuciones de los ingenieros del Gobierno.

Art. 42. Si en el término de... meses, contados desde la fecha de la concesión, no se han obligado los accionistas por escritura pública a satisfacer el importe total de sus acciones a medida que los trabajos lo vayan exigiendo, y si las obras no se han empezado en el mismo término, se entenderá caducada y nula la concesión en todas sus partes.

La compañía podrá emplear las sumas que hubiese depositado en el Banco de San Fernando o de Isabel II, a medida que lo exijan los trabajos, y retirar la parte que quede en caso de caducar la concesión.

Art. 43. Si la compañía no concluyese el camino de hierro en el término estipulado, o no diera a los trabajos el impulso necesario para que al concluir el... año se hubiese terminado en más de la mitad de la línea, o faltase al cumplimiento de las obligaciones que expresa el presente pliego, se entenderá anulada la concesión. El Gobierno proveerá a la continuación de los trabajos por medio de una nueva concesión, cuyas bases serán el presente pliego de condiciones, juntamente con las particulares y la tasación de las obras ya ejecutadas, materiales acoplados, terrenos comprados y porciones de camino de hierro en que la explotación hubiese empezado.

La concesión se hará a favor del nuevo licitador o compañía que ofrezca mayor cantidad por los objetos comprendidos en la tasación, aunque la oferta sea menor que esta tasación, con tal que no baje de las dos terceras partes.

La nueva compañía entregará a la primitiva el valor que así se obtuviese de los objetos mencionados.

Si abierta la licitación no se presentase ningún licitador, se renovará bajo las mismas condiciones

después de pasados seis meses, y si tampoco se presentasen licitadores, la compañía quedará definitivamente privada de todos los derechos a la presente concesión, y los trozos de camino ya construídos pasarán inmediatamente a ser propiedad del Estado.

Los párrafos anteriores no son aplicables a los casos en que la paralización de los trabajos sea ocasionada por causas que la compañía no pueda evitar.

Art. 44. La compañía nombrará uno de sus individuos para recibir las comunicaciones que le dirijan el Gobierno y sus delegados, el cual deberá residir en... Si se faltase por la compañía a cualquiera de estas disposiciones, o su representante se hallase ausente de... será válida toda notificación hecha colectivamente a la misma sociedad, con tal que se deposite en la secretaría del Gobierno político de...

Art. 45. Las contestaciones que puedan ocurrir entre la compañía y la Dirección general de caminos acerca de la ejecución o interpretación de las diferentes cláusulas de este pliego de condiciones, y de las particulares estipuladas con la misma, se decidirán por los trámites y tribunales designados o que en adelante conozcan en los asuntos contenciosos de las obras públicas a cargo del Estado.

TARIFA PARA EL CAMINO DE HIERRO DE...

	PRECIOS		
	De peaje	De transporte	TOTAL
POR CABEZA Y POR LEGUA			
Viajeros			
Carruajes de primera clase...... .			
Idem de segunda.................			
Idem de tercera....			
Ganados			
Bueyes, vacas, toros, caballos, mulas, animales de tiro..			
Terneros y cerdos............. ..			
Corderos, ovejas y cabras........			
TONELADA Y POR LEGUA			
Pescado			
Ostras y pescados frescos, con la velocidad de los viajeros........			
Mercaderías			
Primera clase: Fundición amoldada, hierro y plomo labrado, cobre y otros metales labrados o en bruto; vinagre, vinos, bebidas espirituosas, aceites, algodones, lanas, maderas de ebanistería, azúcares, café, especias, drogas, géneros coloniales y efectos manufacturados.........................			
Segunda clase: Trigos, granos, harinas, sal, cal, yeso, minerales, coque, carbón de leña, leñas, tablas, madera de carpintería, mármol en bruto, sillería, betunes, fundición en bruto, hierro en barra o palastro, plomo en galápagos........................			
Tercera clase: Piedra de cal y yeso, sillarejos, piedra molinar, grava, guijarros, arena, teja, ladrillos, pizarras, estiércol y otros abonos, piedra de empedrar y materiales de toda especie para la construcción y conservación de los caminos, hulla.....................			
Objetos diversos			
Vagón, diligencia ú otro carruaje destinado al transporte por el camino de hierro, que pasa vacío, y máquina locomotora que no arrastre convoy.....................			
Todo vagón o carruaje, cuyo cargamento en viajeros o mercaderías no dé un peaje al menos igual al que producirían estos mismos carruajes vacíos, se considerará para el cobro de este peaje como si estuviese vacío.			
Las máquinas locomotoras pagarán como si no arrastrasen convoy, cuando el convoy remolcado, sea de viajeros, sea de mercaderías, no produzca un peaje igual al que produciría la máquina con su alimentador.			
POR PIEZA Y POR LEGUA			
Carruaje de dos o cuatro ruedas con una testera y una sola banqueta..			
Carruajes de cuatro ruedas con dos testeras y dos banquetas en el interior........................			
Si el transporte se verifica con la velocidad de los viajeros, la tarifa excederá en....			
En este caso, dos personas podrán viajar sin suplemento de tarifa en los carruajes de una banqueta, y tres en los de dos; los que pasen de este número pagarán la tarifa de los asientos de segunda clase.			

Disposiciones generales que se han de observar en la percepción de los derechos de esta tarifa.

1.ª La percepción será por leguas de 20.000 pies, sin tener en consideración las fracciones de distancia; de manera que una legua empezada se pagará como si se hubiese andado entera.

2.ª La tonelada es de 2.000 libras, y las fracciones de peso se contarán por arrobas; de modo que, todo peso comprendido entre 0 y 25 libras, pagará como 25 libras; entre 25 y 50, como 50, etc.

3.ª Las mercaderías que a petición de los que las remesen sean transportadas con la velocidad que los viajeros, pagarán el exceso que se determine respecto de los precios señalados en la tarifa.

Lo mismo se entenderá respecto de los caballos y ganados.

4.ª La cobranza de los precios de tarifa deberá hacerse sin ninguna especie de favor. En el caso de que la compañía conceda rebaja en estos precios a uno o a muchos de los que hacen remesas, se entenderá la reducción hecha para todos en general, que-

dando sujeta a las reglas establecidas para las demás rebajas.

Las reducciones hechas en favor de indigentes no estarán sujetas a la disposición anterior.

La rebaja de tarifa se hará proporcionalmente sobre el peaje y el transporte.

5.ª Todo viajero cuyo equipaje no pese más de... arrobas, no tendrá que pagar más que el precio de su asiento.

6.ª Las mercaderías, animales y otros objetos no señalados en la tarifa se considerarán para el cobro de derechos como de la clase con que tengan más analogía.

7.ª Los precios de peaje y de transporte que se expresan en la tarifa no son aplicables:

1.º A todo carruaje que con su cargamento pese más de 9.000 libras.

2.º A toda masa indivisible que pese más de 6.000 libras.

Sin embargo, la compañía no podrá rehusar la circulación ni el transporte de estos objetos; pero cobrará más... por peaje y transporte.

La compañía no tendrá obligación de transportar masas indivisibles que pesen más de 10.000 libras, ni dejar circular carruajes que con su cargamento pesen más de 16.000. No se comprenden en esta disposición las locomotoras.

Si la compañía consiente el paso de estas masas indivisibles o carruajes, tendrá obligación de consentirlo durante dos meses a todos los que lo pidan.

8.ª Los precios de tarifa no se aplicarán:

1.º A los objetos que, no estando expresados en ella, no pesen, bajo el volumen de una vara cúbica, 250 libras.

2.º Al oro y plata, sea en barras, monedas o labrado, al plaqué de oro o de plata, al mercurio y a la platina, a las alhajas, piedras preciosas y objetos análogos.

3.º En general, a todo paquete, bala o excedente de bagaje que pese aisladamente menos de 100 libras, cuando no formen parte de remesas que pesen juntas más de 100 libras en objetos de una misma naturaleza, remesados a la vez y por una misma persona, aunque estén embalados separadamente.

Los precios de los objetos mencionados en los tres párrafos que anteceden, se fijarán anualmente por el Gobierto a propuesta de la compañía.

Pasando de 100 libras, el precio del transporte de una bala será... por cada legua. sin que pueda bajar de... cualquiera que sea la distancia corrida.

9.ª En virtud de la percepción de derechos y precios de esta tarifa. y salvas las excepciones anotadas más adelante, la compañía se obliga a ejecutar con cuidado, exactitud y la velocidad estipulada, el transporte de los viajeros.

Los animales, géneros, y mercaderias de cualesquiera especie, serán transportados en el orden de su número de registro.

10.ª Los gastos accesorios no mencionados en la tarifa, como los de carga. descarga y almacenaje en los apostaderos y almacenes del camino de hierro, se fijarán todos los años por un reglamento que se someterá a la aprobación del Gobierno.

11.ª Los que mandan o reciben las remesas tendrán la libertad de hacer por sí mismos y a sus expensas la comisión de sus mercaderias y el transporte de éstas desde los almacenes al camino de hierro, o viceversa, sin que por eso la compañía pueda dispensarse de cumplir con las obligaciones que le impone la disposición 9.ª

12.ª En el caso que la compañía hiciese algún convenio para la comisión y transporte de que se habla anteriormente, con uno o muchos de los que remesan, tendrá que hacer lo nismo con todos los que lo pidan.

13.ª Los militares y marinos que viajen aisladamente por causa del servicio o para volver a sus hogares después de licenciados, no pagarán por sí y sus bagajes más que la mitad del precio de la tarifa. Los militares y marinos que viajen en cuerpo, no pagarán más que la cuarta parte de la tarifa por sí y sus bagajes. Si el Gobierno necesitase dirigir tropas o material militar o naval por el camino de hierro, la compañía pondrá inmediatamente a su disposición, por la mitad del precio de tarifa, todos los medios de transporte establecidos para la explotación del mismo.

Los ingenieros y agentes del Gobierno destinados a la inspección y vigilancia del camino de hierro, serán transportados gratuitamente en los carruajes de la compañía.

A pesar de no haberse atenido esta Real orden y su pliego de condiciones al espíritu del informe que la precede, no cabe negar que, si se la compara con todas las demás leyes generales posteriores, y aun con las interpretaciones más o menos de fondo que les dieron Reales decretos y Reales órdenes, supone un concepto mucho más moderno de los ferrocarriles y de la acción que en ellos corresponde al Estado.

Con todos sus defectos, aparece claramente en esta Real orden, la idea de que si el Estado concede la construcción y explotación a las Compañías, es temporalmente por necesidades del momento, pero que no sólo se reserva unas facultades de inspección, vigilancia y reglamentación que revelan el carácter de servicio público que se proclama en los ferrocarriles, sino también de un modo

más especial, concreto y aun severo que todas las demás leyes el de reversión de las líneas que, en el fondo se conceptúan, siempre como propiedad y atención preferente del Estado.

Por eso no se fija en la ley plazo ninguno de concesión, dejándolo para cada pliego particular de condiciones, con lo que es evidente que se podía siempre señalar el mínimo compatible con las necesidades del momento en cada una, mientras que la ley de 1855 ya fija, por lo menos, el plazo de noventa y nueve años, precepto que pasa a la ley del 77, y que la práctica ha convertido en regla general. En cambio, el pliego de condiciones del 44, dispone taxativamente que el plazo de la concesión se empiece a contar desde su fecha, sin descontar el período de ejecución de obras, mientras que las leyes del 55 al 77 no establecen disposiciones parecidas, permitiendo una interpretación no tan favorable para los intereses del Estado.

Todavía es más significativo el artículo 34 del pliego de condiciones, en que taxativamente se reserva al Estado el derecho a anticipar la reversión de los ferrocarriles al final de cada período de cinco años, después de haber transcurrido cierto número de ellos, que se fijarían en cada caso particular, mediante el pago por todo el resto de la concesión de una anualidad equivalente al promedio de los ingresos en el último quinquenio, cuando no excedan de un cierto límite que se señalaría también para cada línea concedida.

Lo dispuesto en esta materia por las legislaciones del 55 y 77, no varía sustancialmente en el fondo; pero el régimen que se establece procede del consignado en esta ley.

Lo cierto es que sin que la Real orden del 44 respondiese por completo al mérito de informe, es muy superior en todos sentidos a la legislación posterior, y si se tiene en cuenta la época en que se dictó, este mérito, parecerá todavía mucho mayor y habrá más razones para lamentar que, a partir de ella y con bien poca diferencia de tiempo, comenzase nuestra política ferroviaria a alejarse de los principios contenidos en su parte dispositiva y en el pliego de condiciones, hasta llegar a la confusión y al abandono de los intereses públicos que supone el régimen hoy vigente.

Concedidas las primeras líneas, muy pronto comenzaron a tocarse las dificultades ya previstas en su informe por la Comisión, hasta el punto de que una Real orden de 16 de Febrero de 1847 creó otra para que informase si consideraba llegado el caso de que los recursos de Estado se aplicasen más directamente a la construcción de ferrocarriles, y en qué forma convendría auxiliar a las Empresas.

Al mismo tiempo empezó a sentirse la necesidad de una ley general de ferrocarriles definitiva cuya preparación hicieron tan larga y difícil las circunstancias políticas de la época, que fué preciso anticipar una parte de su contenido en la ley de 20 de Febrero de 1850, de la que se tratará más adelante y en su lugar adecuado.

A pesar de los estímulos que esta ley ofrecía, la construcción de las líneas concedidas y las solicitudes de nuevas concesiones demostraron la ineficacia del sistema, y esto obligó al Gobierno a emprender por su cuenta la formación de un proyecto de red principal de ferrocarriles, medida que se tomó por Real decreto de 28 de Enero de 1852, completado por el de 23 de Agosto en el que se concedían a Fomento 1.000.000 de reales para esos trabajos, y por otro muy interesante de 26 del mismo mes y año.

Imitando evidentemente el espíritu de la legislación francesa de 1842, que tan decisivo influjo había de tener por algún tiempo en nuestra política ferroviaria, el Gobierno había interesado a las Diputaciones y Ayuntamientos por medio de las circulares de 8 y 19 de Mayo, a que participasen en los gastos de construcción de las líneas que les afectasen, y mucha debía ser la desconfianza del Ministerio en la seriedad de las ofertas hechas por esas Corporaciones, y aun en la eficacia de aquel sistema híbrido de cooperación por parte del Estado, las provincias, los Municipios y la iniciativa privada, cuando en el Decreto de 26 de Agosto, al acusar recibo de las contestaciones de dichas entidades y agradecerlas debidamente, se insiste con firmeza poco común en nuestra literatura burocratica diciendo que:

«Enterada S. M. ha visto con maternal agrado la pronta, leal y esforzada cooperación ofrecida por todas las provincias hasta ahora consultadas. Pero no basta eso; no basta un deseo tan ardiente y sinceramente expresado, noble en su origen, acertado en su fin. Es necesario, además, que sea seguro, prudente y posible en sus medios. En estos estará la garantía del éxito, y en el éxito de las grandes operaciones que deseamos emprender y realizar se libra, a la par que el desarrollo de los intereses materiales del país, el crédito del Estado, la suerte del presupuesto, el porvenir de la Administración. No basta una oferta general vagamente expresada. Esta oferta está destinada a ser una de las garantías de las obligaciones que se emiten en pago de las obras, y las obligaciones del crédito, cuando el crédito comienza a nacer en las naciones, no admiten vaguedad e incertidumbres que puedan rebajar en la estimación pública el valor que han menester alcanzar. Estos óbvios principios de buena gobernación, expuestos a S. M. por su Gobierno al tener el honor de darle conocimiento del estado de tan vital cuestión, han producido en el Real ánimo la convicción de su conveniencia, y de aquí la acertada resolución de S. M. de que, procediéndose con sujeción a ellos, se lleven a cabo las disposiciones siguientes:

Y se termina con este otro párrafo no menos significativo:

S. M., en su ilustrada previsión, se anticipa al caso posible de que, comenzadas las obras de una línea cualquiera, sucediese que la cooperación provincial o municipal no fueran suficientes; y como que en tal caso, o habrían de pararse las obras o verse el Gobierno en la necesidad de aceptar un pago con que no contaba y al cual no alcanzarían sus recursos, obligado a precaver tan graves conflictos, recomiendo a V. S., de orden de S. M., lo delicado y grave del interés que envuelven estas Reales disposiciones, y la conveniencia de que reciban el más puntual, activo y esmerado cumplimiento en esa provincia, como una de las interesadas. Del recibo se servirá V. S. darme aviso.»

Seguían, como ya estos datos lo indican, cumpliendose los anuncios proféticos de la Comisión, y las concesiones ferroviarias en vez de ser trámites indispensables para la construcción de las líneas, se iban convirtiendo cada vez más en aquellos negocios bursátiles, cuya aparición hubieran querido evitar los autores del informe de 1844. A qué extremo llegaron los abusos reales por una parte y la maledicencia que ellos exacerbaron por otra, lo prueba el extraño Real decreto de 29 de Abril de 1853, que precedido de una exposición de la Presidencia del Consejo, en la que estamparon su firma todos los Ministros y refrendado por el de Fomento, se copia a continuación, porque cualquier extracto por extenso que fuese, le haría perder su excepcional fuerza representativa.

Real decreto de 29 de Abril de 1853, disponiendo que pasen al Consejo Real todos los expedientes de ferrocarriles para que proponga la resolución que convenga adoptar respecto de cada uno de ellos

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS.—OBRAS PÚBLICAS. — EXPOSICIÓN A S. M.—Señora: Recorriendo vuestros Consejeros responsables la escala de los diversos puntos de controversia que han servido de base o de pretexto a la exacerbación de las pasiones políticas que se proponen calmar, y mirando sobre todo desde la altura en que los ha colocado la augusta confianza de V. M. al porvenir y al engrandecimiento futuro del país, han llegado a la gravísima cuestión de los caminos de hierro, una de las más importantes y trascendentales que hoy pudieran agitarse en el Estado. Desconocer las inmensas ventajas de este medio poderoso de civilización fuera renegar de la época y errar evidentemente y de propósito deliberado los ojos a la luz.

La nación lo ha comprendido así, y cuantos ministerios han tenido la honra de aconsejar a V. M. en estos últimos ocho años, se han apresurado a prestar, en cuanto sus medios alcanzaban, un homenaje de atención y respeto al más portentoso acaso de los descubrimientos del siglo.

La impaciencia y el entusiasmo no son, sin embargo, Señora, los mejores y más acertados guías en materia de regularidad. Así es que han venido sucediéndose, sin un estudio general previo y maduro de la topografía y de las necesidades de toda especie

de la Península, concesiones sueltas de multitud de vías ferradas y reales órdenes o disposiciones relativas a cada una de ellas, que han creado en ciertos casos intereses dignos de respeto en todo país culto, pero que han levantado al mismo tiempo, por la manera de otorgarse, quejas y reclamaciones más o menos fundadas, cuyo eco vivísimo ha llegado hasta los Cuerpos colegisladores, y salido de allí, apasionado y vibrante a llenar y fortalecer las mil voces, no siempre ni en todos casos justas de la opinión.

El Gobierno de V. M., tutor nato de todos los intereses sociales, no podía permanecer indiferente en vista de semejante situación, cuyo resultado, si no se proveyese de pronto remedio, pudiera ser el descrédito y tal vez la ruina para muchos años de éste eficacísimo medio de adelanto.

Recomendaban. pues, una inmediata y franca resolución a vuestros Consejeros responsables, el sentimiento de sus deberes más sagrados, los respetos de la conveniencia pública y de la justicia, y la necesidad suprema de preservar y salvar en su nacimiento el elemento y la esperanza más grande de la futura prosperidad del reino, por medio de un examen concienzudo y elevado que, aclarando, explicando y subsanando las irregularidades donde se hayan cometido, repare las faltas, desvanezca los errores, disipe las alarmas y reduzca a su verdadero valor las quejas y reclamaciones. abriendo de éste modo un cauce anchísimo y seguro a los medios de crédito interior y exterior, sin los cuales sería imposible llevar a cabo tan costosas y colosales obras.

Fundado en estas consideraciones vuestro Consejo de Ministros, y declarando solemnemente que al elevarlas al soberano conocimiento de V. M. no intenta desconocer y menos alterar ni menoscabar ninguno de los derechos adquiridos a la sombra de la legislación vigente, ni aun prejuzgar siquiera cuáles sean éstos, tiene la honra de proponer a V. M. el siguiente proyecto de decreto.

Aranjuez, 29 de Abril de 1853.—Señora.—A los reales pies de V. M.—*Francisco de Lersundi,* presidente del Consejo de Ministros. ministro de la Guerra e interino de Estado.—*Pablo Govantes,* ministro de Gracia y Justicia e interino de Fomento.—*Manuel Bermúdez de Castro,* ministro de Hacienda.—*Antonio Doral,* ministro de Marina.—*Pedro de Egaña,* ministro de la Gobernación.

REAL DECRETO

En vista de las razones que me ha hecho presentes mi Consejo de Ministros, y de conformidad con lo propuesto por el mismo, vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.° Se remitirán al Consejo Real todos los expedientes de ferrocarriles que radican hoy en el ministerio de Fomento.

Art. 2.° El Consejo Real en pleno examinará estos expedientes, consultando después sucesivamente, y en cada uno de ellos, según su respectiva urgencia, lo que haya de hacerse para subsanar las faltas que adolecieren, o darles la dirección o adoptar la resolución que en su juicio convenga, según lo que en cada caso o expediente particular aconsejen la justicia y la conveniencia pública.

Art. 3.° El Consejo Real deberá evacuar la consulta de que trata el articulo anterior, a la mayor posible brevedad. consagrando, si fuere preciso a ello, sesiones u horas extraordinarias.

Dado en Aranjuez, a 29 de Abril de 1853.—Está rubricado de la Real mano.—El Ministro interino de Fomento, *Pablo Govantes.*

Tal debía ser, sin embargo, el estado de ánimo de la Nación mezclando y confundiendo la excitación producida por los abusos en las concesioues ferroviarias, con la que originaban los trastornos políticos en gestación, que el 7 de Agosto y empleando la misma forma de una exposición de la Presidencia suscrita por todos los Ministros y un Real decreto refrendado por el de Fomento, se declararon subsistentes las concesiones y contratas de ferrocarriles con arreglo a las condiciones con que se habían otorgado, anunciándose de nuevo una ley general a la que habrían de sujetarse las que debiesen disfrutar subvenciones del Estado conforme a la ley de 20 de Febrero de 1850, y aquéllas que se otorgasen en lo sucesivo.

También se disponía que el Gobierno formulase con la mayor rapidez un proyecto de ley general de ferrocarriles y de red de los de vía normal, que se presentaría a las Cortes en la próxima legislatura, tomando por base los trabajos de 1850, ya citados, y que el Ministerio de Fomento resolviese los expedientes de ferrocarriles conforme a las disposiciones de este decreto, y subsanando en cada caso particular los defectos y faltas en vista de los dictámenes del Consejo Real, y dando cuenta de todo lo importante al de Ministros.

La explicación de estos preceptos se encuentra en la exposición mencionada, en la cual se afirma terminantemente que todas las concesiones otorgadas adolecían de graves defectos e irregulari-

des que, piadosa y casi con seguridad justamente, se atribuían a un exceso de celo por dotar al país de las líneas que le eran necesarias pero que allí decía dónde se había puesto la firma de la Reina y de su Gobierno, se habia creado un compromiso nacional que no podía menospreciarse sin quebrantar profundamente el crédito público, por lo cual debía respetarse, con el mayor escrúpulo, sin perjuicio de exigir a cada Ministro las responsabilidades a que hubiere lugar y de tomar para lo sucesivo las medidas que se han extractado.

Los acontecimientos políticos del año siguiente demostraron cómo los intereses de esa índole se mezclaban con los económicos y sociales. Nombrada por Real orden de 18 de Agosto de 1854, la Comisión que había de redactar el proyecto de ley de ferrocarriles y de Reglamento para su ejecución el 23 del mismo; un nuevo Real decreto de Fomento redactado esta vez con arreglo a las fórmulas usuales volvía a plantear la cuestión de la legalidad de las concesiones, y recordando que el Consejo Real había sido de parecer que aquéllas que ofreciesen dificultades legales se llevasen a estudio y resolución de las Cortes, solución que el Gobierno no había admitido adoptando en cambio la que se ha visto en el Real decreto de 7 de Agosto de 1853, criticó éste acerbamente en la exposición y dispuso que se formase otra Comisión para estudiar todos los expedientes de las concesiones otorgadas hasta aquella fecha, y proponer en cada caso la resolución que creyese más justa. Estas resoluciones abrazarían dos extremos: las medidas que convenía adoptar desde luego en cada caso y las que debían proponerse a las Cortes para legalizar aquellas concesiones que lo permitieran.

Consecuencia de este estudio y revisión fué la Ley de 9 de Marzo de 1855, de la que se tratará en su lugar oportuno.

Muy poco después, y en 3 de Junio del mismo año, se promulgó la tantas veces anunciada ley general de ferrocarriles, por la que se rigen las concesiones de una parte muy importante de los que constituyen nuestra red principal, sea por haber sido otorgadas con posterioridad y de acuerdo con dicha ley, sea por haberse ratificado sometiéndolas a ella algunas otorgadas con arreglo a la legislación del 44. Esta ley se inserta a continuación:

Ley general de ferrocarriles de 3 de Junio de 1855

MINISTERIO DE FOMENTO.—*Ferrocarriles.*—Doña Isabel II, por la gracia de Dios y la Constitución de la Monarquía española, Reina de las Españas; a todos los que las presentes vieren y entendieren, sabed que las Cortes han decretado y Nos sancionamos lo siguiente:

CAPITULO I

De la clasificación de ferrocarriles

Artículo 1.° Los ferrocarriles se dividirán en líneas de servicio general y de servicio particular.

Art. 2.° Entre las líneas de servico general se clasificarán, como de primer orden, las que partiendo de Madrid; terminen en las costas o fronteras del reino.

Art. 3.° Todas las líneas de ferrocarriles destinadas al servicio general son del dominio público. y serán consideradas como obras de utilidad general.

CAPITULO II

De la concesión o autorización para construir los ferrocarriles

Art. 4.° La construcción de las líneas de servicio general podrá verificarse por el Gobierno, y en su defecto por particulares o compañías.

Art. 5.° Para que el Gobierno pueda emprender la construcción de una línea con fondos del Estado, de las provincias o de los pueblos, es necesario que esté autorizado por una ley.

Art. 6.° Los particulares o compañías no podrán construir línea alguna, bien sea de servicio general. bien de servicio particular, si no han obtenido previamente la concesión de ella.

Art. 7.° Esta concesión se otorgará siempre por una ley.

Art. 8.° Podrá auxiliarse con los fondos públicos la construcción de las líneas de servicio general:

1.° Ejecutando con ellos determinadas obras.

2.° Entregando a las empresas, en períodos determinados, una parte del capital invertido, reconociendo como límite mayor de éste el presupuestado.

3.° Asegurándoles por los mismos capitales un mínimum de interés o un interés fijo, según se convenga y determine en la ley de cada concesión.

Art. 9.° Las provincias y los pueblos interesados inmediatamente en la construcción de la línea, contribuirán con el Estado a la subvención o abono de intereses en la proporción y en la forma que determine la ley de concesión.

Art. 10. Fijados por la ley de concesión el máximum del subsidio o el interés que haya de darse a la empresa constructora, se sacará bajo aquel tipo a pública subasta, por término de tres meses, la concesión otorgada, y se adjudicará al mejor postor, con la obligación de abonar éste a quien corresponda el importe de los estudios del proyecto que hubiesen servido para la concesión, importe que deberá fijarse antes de hacerse la subasta en los casos y en la forma que determinen los reglamentos.

Art. 11. Para poder tomar parte en las subastas es preciso acreditar que se ha depositodo en garantía de las proposiciones que se presenten, el 1 por 100 del valor total del ferrocarril, según el presupuesto aprobado.

Art. 12. No podrán en ningún caso expedirse los títulos de concesión de las líneas de servicio general. mientras el concesionario no acredite haber depositado en garantía de sus obligaciones el 5 por 100 del valor de las obras presupuestadas, si la concesión fuese subvencionada, y el 3 por 100 si no lo fuese.

Si el concesionario dejase transcurrir quince días sin verificar este depósito, se declarará sin efecto la adjudicasión, con pérdida de la fianza prestada, y se volverá a subastar la concesión de la linea por término de cuarenta días, si fuese de las otorgadas por adjudicación.

Art. 13. Las empresas concesionarias podrán disponer de las sumas que hayan depositado en garantía de la construcción del ferrocarril, a medida que acrediten haber ejecutado los trabajos suficientes a cubrir su importe, quedando especialmente hipotecadas las obras del ferrocarril por la suma a que asciendan las cantidades devueltas en reemplazo de aquella garantía.

Art. 14. Las concesiones de las líneas de servicio general se otorgarán por término de noventa y nueve años, cuando más.

Art. 15. Al expirar el término de la concesión adquirirá el Estado la línea concedida con todas sus dependencias, entrando en el goce completo del derecho de explotación.

CAPITULO III

De las formalidades con que debe pedirse la autorización o concesión

Art. 16. Cuando el Gobierno estime conveniente ejecutar con fondos públicos una línea de ferrocarril. presentará a las Cortes, con el proyecto de ley de autorización, los documentos siguientes:

1.° Una Memoria descriptiva del proyecto.

2.° El plano general y el perfil longitudinal y los transversales.

3.° El presupuesto de construcción y el anual de reparación y conservación de la línea.

4.° El presupuesto del material de explotación y el anual de su reparación y conservación.

5.° La tarifa de los precios máximos que deban exigirse por peaje y por transporte.

6.° Una información en que se oiga a las Diputaciones de las provincias interesadas en la construcción, y a las corporaciones y personas que a juicio del Gobierno puedan ilustrar la materia, por la que se justifique la utilidad del proyecto.

Esta información de utilidad no es necesaria respecto de las líneas clasificadas de primer orden en la presente ley.

Art. 17. Los particulares o compañías que pretendan una línea de ferrocarril, dirigirán su solicitud al Gobierno, debiendo presentar con ella los documentos que se expresan en el artículo anterior, excepto la información prevenida en el párrafo 6.°, que deberá practicarse por el Gobierno, y acreditar además haber depositado en garantía de las proposiciones que hagan o admitan en el curso del expediente, el 1 por 100 del importe total de las obras y material de explotación de la línea, según los presupuestos.

Art. 18. Una vez admitido el proyecto, y aceptadas recíprocamente las condiciones de la concesión, el Gobierno presentará a las Cortes el oportuno proyecto de ley con los documentos expresados en el artículo 16, al tenor de lo dispuesto en el artículo 7.°

CAPITULO IV

De los privilegios y exenciones generales que se otorgan a las empresas concesionarias

Art. 19. Los capitales extranjeros que se empleen en la construcción de ferrocarriles o en empréstitos para este objeto, quedan bajo la salvaguardia del Estado, y están exentos de replesalias, confiscaciones o embargos por causa de guerra.

Art. 20. Se conceden, desde luego a todas las empresas de ferrocarriles:

1.° Los terrenos de dominio público que hayan de ocupar el camino y sus dependencias.

2.° El beneficio de vecindad para el aprovechamiento de leña, pastos y demás de que disfrutan los vecinos de los pueblos, cuyos términos abrazare la línea, para los dependientes y trabajadores de las empresas, y para la manutención de los ganados de transporte empleados en los trabajos.

3.° La facultad de abrir canteras, recoger piedra suelta, construir hornos de cal, yeso y ladrillo, de-

positar materiales y establecer talleres para elaborarlos en los terrenos contiguos a la línea.

Si estos terrenos fuesen públicos, usarán de aquella facultad, dando aviso previo a la autoridad local; mas si fuesen de propiedad particular no podrán usar de ellos sino después de hacerlo saber al dueño o su representante por medio del alcalde del territorio, y de haberse obligado formalmente a indemnizarle de los daños y perjuicios que se le irroguen.

4.° La facultad exclusiva de percibir mientras dure la concesión, y con arreglo a las tarifas aprobadas, los derechos de peaje y los de transporte, sin perjucio de los que puedan corresponder a otras empresas.

5.° El abono, mientras la construcción y diez años después, del equivalente de los derechos marcados en el arancel de aduanas, y de los faros, portazgos, pontazgos y barcajes que deban satisfacer las primeras materias, efectos elaborados, instrumentos, útiles, máquinas, carruajes, maderas, coke y todo lo que constituya el material fijo y móvil que deba importarse del extranjero y se aplique exclusivamente a la construcción y explotación del ferrocarril concedido.

La equivalencia de tales derechos se fijará, respecto de las empresas constructoras, en la ley de la concesión del camino, y respecto de las de explotación, la fijará anualmente el Gobierno, observando los trámites que se establezcan en el reglamento.

6.° La exención de los derechos de hipotecas devengados hasta ahora y que se devengaren por las traslaciones de dominio verificadas en virtud de la ley de expropiación.

CAPITULO V

De la caducidad de las concesiones

Art. 21. Siempre que se declare definitivamente caducada una concesión, quedará a beneficio del Estado el importe de la garantía que se haya exigido al concesionario.

Art. 22. Las concesiones de ferrocarriles caducarán si no se diese principio a las obras, o si no se concluyese el camino o las secciones en que se divida, dentro de los plazos señalados en ellos, salvos los casos de fuerza mayor.

Cuando ocurra alguno de estos casos y se justifique debidamente, podrá el Gobierno prorrogar los plazos concedidos por el tiempo absolutamente necesario; pero al fin de la prórroga caducará la concesión, si dentro de aquélla no se cumple lo estipulado.

Art. 23. También caducará la concesión si se interrumpiere total o parcialmente el servicio público de la línea, por culpa de la empresa, en el caso previsto en el art. 39.

Art. 24. De la resolución del Gobierno declarando la caducidad, podrá el concesionario reclamar por la vía contenciosoadministrativa dentro del término de dos meses, contados desde el día en que se le haya hecho saber.

Si no reclamase dentro de este plazo, se tendrá por consentida la resolución del Gobierno, y no habrá contra ella recurso alguno.

Art. 25. Declarada definitivamente la caducidad, se sacará a subasta la concesión anulada.

Art. 26. El tipo para esta subasta será el importe a que asciendan, según la tasación que se practique, los terrenos comprados, las obras ejecutadas y los materiales de construcción y de explotación existentes, con deducción de los auxilios o subvenciones otorgados al concesionario, y entregados al mismo en terrenos, obras, metálico u otra clase de valores.

Art. 27. Si abierta la subasta no se presentase postor dentro del plazo señalado, se sacará a nueva licitación por término de dos meses y bajo el tipo de las dos terceras partes de la tasación; y si aun así no se rematase, se anunciará la tercera y última subasta por término de un mes y por la mitad de dicha tasación.

Art. 28. Verificada la adjudicación de la línea en cualquiera de las tres expresadas subastas, se deducirá del precio del remate el importe de la garantía que el concesionario hubiese sacado del depósito para invertirla en las obras, al tenor de lo dispuesto en el art. 13, y el de los gastos de tasación y subasta, entregándose el resto al concesionario en quiebra o a sus legítimos representantes.

El nuevo concesionario por la subasta dará en garantía el 5 por 100 del valor de las obras que falten hasta completar el presupuesto total; y en todo lo demás le serán aplicables los efectos de esta ley como si hubiera sido primer concesionario.

Art. 29. Si no se adjudicase la concesión en ninguna de las tres referidas subastas, y conviniese continuar las obras del ferrocarril por cuenta del Estado, el Gobierno presentará a las Cortes el oportuno proyecto de ley.

CAPITULO VI

De las condiciones de arte a que deben ajustarse todas las construcciones de ferrocarriles.

Art. 30. Los ferrocarriles se construirán con arreglo a las condiciones siguientes:

1.ª El ensanche de la vía o distancia entre los bordes interiores de las barrascarriles será de un metro 67 centímetros (seis pies castellanos).

2.ª El ancho de la entre vía será de un metro 80 centímetros (seis pies y seis pulgadas castellanas).

3.ª Las demás dimensiones, así como las condiciones de arte, se fijarán en cada caso particular por el Gobierno.

4.ª Los ferrocarriles podrán construirse con una o dos vías, o combinando estos sistemas.

CAPITULO VII

De la explotación de los ferrocarriles

Art. 31. Todo ferrocarril tendrá dos aprovechamientos distintos: el de peaje y el de transporte.

Art. 32. Los precios de uno y otro serán los que señalen las tarifas que rijan en cada línea.

Art. 33. En el pliego de condiciones de cada concesión se comprenderán los servicios gratuitos que deban prestar las empresas y las tarifas especiales para los servicios públicos, figurando entre los primeros la conducción de los correos ordinarios a las horas que fije el Gobierno.

Art. 34. A nadie podrá impedirse el establecimiento de empresas de conducción pagando el peaje de tarifa.

Art. 35. Pasados los cinco primeros años de hallarse en explotación el ferrocarril, y después de cinco en cinco años, se procederá a la revisión de las tarifas.

Si el Gobierno creyese que, sin perjuicio de los intereses de la empresa, pueden bajarse los precios de ella, y ésta no conviniese en la reducción, podrá, sin embargo, llevarse a efecto por una ley, garantizando a la empresa los productos totales del último año, y además el aumento progresivo que hayan tenido, por término medio, en el último quinquenio.

Art. 36. Las empresas podrán, en cualquier tiempo, reducir los precios de las tarifas como tengan por conveniente, poniéndolo en conocimiento del Gobierno.

En este caso, lo mismo que en los comprendidos en el artículo anterior, se anunciarán al público con la debida anticipación las alteraciones que se hagan en las tarifas.

Art. 37. En todas las líneas se establecerá un telégrafo eléctrico con los hilos que se determine en la concesión de cada una. La construcción y conservación se hará por cuenta de las empresas; y el servicio de la correspondencia oficial y privada correrá a cargo del Gobierno, cuyos empleados estarán obligados a la vez a desempeñar el especial de las líneas, si las empresas lo exigieren.

Art. 38. Toda empresa concesionaria está obligada a mantener el servicio de conducción, o procurarle por contratos particulares.

Art. 39. Cuando por culpa de la empresa se tnterrumpa total o parcialmente el servicio público del ferrocarril, el Gobierno tomará desde luego las disposiciones necesarias para asegurarlo provisionalmente a costa de aquélla.

En el término de seis meses, deberá justificar la empresa concesionaria que cuenta con los recursos suficientes para continuar la explotación, pudiendo cedèr ésta a otra empresa o tercera persona, previa autorización especial del Gobierno.

Si aun por este medio no continuara el servicio, se tendrá por caducada la concesión, observándose, en su consecuencia, lo dispuesto en los artículos 23 y siguientes del capítulo V de esta ley.

Art. 40. La explotación de los ferrocarriles del Estado se hará por el Gobierno, o por empresas que contraten este servicio en pública subasta, según sea más conveniente a los intereses públicos.

Art. 41. En cada concesión se determinará la manera en que el Gobierno ha de ejercer la intervención necesaria para mantener en buen estado el servicio de los ferrocarriles, y asegurarse de los gastos e ingresos de las empresas.

Art. 42. En las leyes y reglamentos especiales que se formen para la policía de los ferrocarriles, se determinará lo conveniente sobre la conservación y seguridad de cada camino y de sus obras, observándose en el entretanto las disposiciones vigentes sobre carreteras en cuanto sean aplicables a los ferrocarriles.

CAPITULO VIII

De los estudios de las líneas de ferrocarriles

Art. 43. El Gobierno dispondrá se hagan desde luego los estudios, o se completen los que haya comenzados, sobre las líneas generales de primer orden, comprendidas en esta ley, por comisiones de ingenieros nacionales o extranjeros, para que por ellos, y según los planos y presupnestos que formen y sean aprobados, se proceda a la construcción de dichas líneas.

Lo mismo deberá hacer siempre que se proyecte la construcción de una línea general de primer orden.

Art. 44. Para cubrir los gastos de estos trabajos se consignarán en el presupuesto ordinario las cantidades necesarias.

Art. 45. El Gobierno podrá autorizar a los particulares y compañías para que verifiquen estudios con el fin de reunir los datos y documentos que, según lo prescrito en los artículos 16 y 17, son necesarios para obtener la concesión de una línea, sin que por esta autorización se entiendan conferido derecho contra el Estado, ni limitada de ninguna manera la facultad que tiene el Gobierno para conceder iguales autorizaciones a los que pretendan el estudio de la misma línea.

CAPITULO IX

De las compañías por acciones para la construcción y explotación de los ferrocarriles

Art. 46. Podrá el Gobierno autorizar provisionalmente la constitución de compañías por acciones que tengan por objeto la construcción y explotación de los ferrocarriles con arreglo a esta ley y a la de 28 de Enero de 1848, en cuanto no se derogue o modifique por las disposiciones siguientes:

1.ª El capital social será, cuando menos, igual al importe total de las obras de construcción y del material de explotación de la línea que se proponga adquirir la compañía.

2.ª Suscritas que sean las dos terceras partes del capital social, podrá autorizarse la constitución provisional de la compañía.

3.ª Esta autorización provisional faculta únicu-

mente a la compañía para nombrar sus administradores, pedir la concesión de la línea que se proponga construir y explotar, presentar sus proposiciones en la subasta, si se hiciese la concesión con este requisito, y exigir de los accionistas hasta el 10 por 100 de sus acciones con destino exclusivo a cubrir los gastos de su establecimiento, los de estudio del proyecto y el depósito que se exija como garantía de la concesión.

4.ª Hasta que la compañía no se halle constituída definitivamente y haya obtenido la concesión o adjudicación de la línea, no podrá emitir títulos de acciones ni otra clase de documentos transferibles o negociables, siendo nulas y de ningún valor las transferencias que se hagan de las promesas de acciones o de las acciones provisionales que se entreguen a los suscritores.

5.ª Los primeros suscritores y sus cesionarios son responsables solidariamente al pago de los primeros dividendos hasta que quede cubierta la mitad del valor nominaí de sus acciones.

6.ª Cuando los accionistas hayan satisfecho el valor total de sus acciones, podrán convertirse éstas en títulos al portador.

Art. 47. Se considerará definitivamente constituída la compañía luego que se publique la ley relativa a su constitución.

Art. 48. Si suscritas las dos terceras partes del capital social, y realizadas e invertidas en las obras de la línea, no pudiese la compañía hacer efectiva la otra tercera parte del capital por medio de la emisión y negociación de las acciones no suscritas, podrá obtener autorización del Gobierno para adquirir dicha tercera parte del capital por medio de empréstitos contraídos con la hipoteca de los rendimientos del ferrocarril a cuya construcción o explotación se destina.

En este caso, la autorización podrá comprender, además, la facultad de emitir cédulas u obligaciones hipotecarias de interés fijo, y amortizables dentro del período de la concesión, en los años que en aquélla se determine.

Art. 49. También podrá obtener la compañía autorización del Gobierno para aumentar el capital social, si la inversión de éste no hubiese bastado para poner toda la línea en estado de explotación, y si el aumento solicitado no afectase de modo alguno los fondos públicos.

Si los afectase, la autorización será objeto de una ley.

ARTÍCULO ADICIONAL

Las provincias y los pueblos inmediatamente interesados en la construcción de las líneas ya concedidas, contribuirán con la tercera parte de la subvención a éstas otorgada.

Por tanto, mandamos a todos los tribunales, justicias, jefes, gobernadores y demás autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquiera clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Aranjuez a 3 de Junio de 1855.—Yo la Reina.—El ministro de Fomento, *Francisco de Luxán.*

Aunque en su criterio fundamental no sean muchas ni muy considerables las diferencias entre esta ley y la Real orden y pliego de condiciones de 1844, merecen, sin embargo, fijar detenidamente la atención, porque significan un nuevo paso en el camino por el que se iba alejando nuestra política de aquellos ideales que el informe consideraba indispensables para que nuestros ferrocarriles respondiesen a las necesidades de la economía española.

Esta ley fué completada con la de Policía de ferrocarriles de 14 de Noviembre del mismo año, a la que no se hace aquí referencia, porque no contiene ninguna disposición que se refiera a la materia de este capítulo y con la «Instrucción para el cumplimiento de la ley general de ferrocarriles y condiciones generales y tarifas para su concesión», publicada por Real decreto de 15 de Febrero de 1856, que también se incluye.

Instrucción de 15 de Febrero de 1856 para el cumplimiento de la ley general de ferrocarriles y condiciones generales y tarifa para su concesión.

REAL DECRETO

Atendiendo a las razones que me ha expuesto mi ministro de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Ministros, vengo en aprobar la adjunta Instrucción para el cumplimiento de la ley de 3 de Junio de 1855, y el pliego de condiciones generales y modelo de tarifa para las Empresas concesionarias de ferrocarriles de servicio general.

Dado en Palacio a 15 de Febrero de 1856.—Esta rubricado de la Real mano.—El ministro de Fomento, *Francisco de Luxán.*

Instruccion para el cumplimiento de la ley general de ferrocarriles.

Artículo 1.° Los documentos que exige el artículo 16 de la ley general de ferrocarriles, se redactarán con arreglo a las siguientes prescripciones:

1.ª La Memoria comprenderá la descripción del trazado y de las obras de mayor importancia, el número, clase y posición de las estaciones, y un estado que exprese la longitud de las alineaciones rectas y curvas, con expresión de sus radios y pendientes.

2.ª El plano general, perfil longitudinal y perfiles transversales, así como los presupuestos, se sujetarán a los formularios redactados por la Dirección general de Obras públicas para los proyectos de ferrocarriles.

3.ª La tarifa se sujetará al modelo que acompaña al pliego de condiciones generales. Deberá ir precedida del examen de las circunstancias económicas del camino, fundando los tipos adoptados en el costo de establecimiento, tráfico actual y futuro probable, gastos de conservación y explotación, y subvención que se proponga dar.

Art. 2.° Formados por el Gobierno o por una Empresa autorizada, según el artículo 45 de la ley general, los documentos citados en el artículo anterior, el Gobierno, después de oir a la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos sobre el proyecto y posibilidad de la obra que se trata de llevar a cabo, remitirá a los Gobernadores de las provincias que recorra el camino, una copia del trazado de los presupuestos, tarifa y cálculo de los rendimientos para la información que exige el artículo 16 de la ley general de ferrocarriles.

Art. 3.° Los Gobernadores pasarán los documentos mencionados a las Diputaciones provinciales, que abrirán una información sobre la utilidad pública del camino y su dirección más conveniente con arreglo a la ley de 17 de Julio de 1836, oyendo a los Ayuntamientos de los pueblos interesados, y a los particulares y corporaciones que crea conveniente, admitiendo todas las reclamaciones que se presenten en pro o en contra del proyecto durante dos meses, contados desde la publicación de los documentos en el *Boletín oficial* de la provincia. Dentro del mes siguiente pasará el gobernador, con informe, a manos del Gobierno, el expediente original de información con el dictamen de la Diputación provincial.

El gobernador acompañará al expediente los datos estadísticos que puedan convenir para formar juicio de los redimientos del camino, con arreglo a las instrucciones que para la reunión de estos datos acuerde el Gobierno.

Art. 4.° Este expediente con el proyecto y demás documentos del artículo 1.°, pasará a la Junta consultiva de Caminos, que propondrá al Gobierno la aprobación o modificación del proyecto, presupuesto y tarifa.

Art. 5.° El Gobierno acordará las condiciones, además de las generales adjuntas, con que puede otorgarse la concesión, con sujeción a la ley general de ferrocarriles, presentado a las Cortes el correspondiente proyecto de ley. Cuando se proponga en éste la concesión a determinada Empresa sin subvención del Estado, o se haya admitido para la licitación, si la concesión ha de ser subvencionada, alguna proposición como tipo, las condiciones particulares deberán ser adoptadas por la Empresa peticionaria.

Art. 6.° Serán objeto de las condiciones particulares los artículos indeterminados del pliego de condiciones generales, el arreglo de las cuotas de tarifa y las condiciones especiales que crea el Gobierno convenientes establecer en cada caso.

Art. 7.° Cuando se trate de otorgar subvención, ya porque una Empresa la haya solicitado, ya porque el Gobierno haya resuelto tomar la iniciativa para la realización de alguna línea de ferrocarril, además de la información a que se refiere el artículo 3.° de esta Instrucción, deberán informar las Diputaciones y la Junta consultiva sobre este punto, manifestando aquéllos la parte de la subvención con que pueden contribuir, y proponiendo los arbitrios correspondientes.

Art. 8.° Adjudicada la concesión, y constituído el depósito en el plazo que marca el artículo 12 de la ley general de ferrocarriles, se expedirá a la Empresa el título de concesión, en el que se incluirán literalmente el pliego de condiciones generales, la ley especial de concesión, las condiciones particulares y la tarifa de derechos máximos.

Art. 9.° El depósito se irá devolviendo a la Empresa a medida que se vayan ejecutando obras, en vista de las certificaciones, acompañadas de relaciones valoradas, expedidas por el inspector facultativo del Gobierno.

Art. 10. Cuando el Estado auxilie la concesión de un ferrocarril, ejecutando con los fondos públicos determinadas obras, estas se construirán por la Administración, haciendo entrega a la Empresa después de terminadas, previo inventario y tasación de ellas, que se incluirán en el acta de recepción, que deberán autorizar los representantes del Gobierno y de la Empresa.

Art. 11. Cuando los auxilios del Estado consistan ya en una subvención de capital, ya en un interés fijo por los capitales empleados, se abonarán a las Empresas las sumas correspondientes a virtud de certificaciones de los ingenieros inspectores del Gobierno.

Art. 12. Si el auxilio del Estado consiste en la garantía de un mínimum de interés, se establecerá una Intervención económica para la averiguación de los rendimientos y gastos de la explotación del camino. Los pagos se harán a virtud de las certificaciones y liquidaciones que expedirá y formará la Intervención.

Art. 13. El pago de las subvenciones en su totalidad se hará a las Empresas concesionarias directamente por el Gobierno, abonando las provincias al Estado en cada año la suma que en cada caso se estipule hasta completar la parte que a las provincias corresponda, según la ley de concesión.

Art. 14. Cuando la Empresa no disfrute subvención ni auxilio de los fondos generales, y sí de las provincias, se entenderá para los abonos directamente con éstas.

Art. 15. Las Diputaciones provinciales podrán examinar y vigilar el cumplimiento por parte de la empresa del contrato de concesión, dentro del territorio de su provincia, en los casos que contribuyan éstos con el Estado a la subvención otorgada, pero sin que puedan adoptar por sí medida alguna. Si observaren alguna falta o irregularidad, tanto en la construcción como en la explotación, darán cuenta a los inspectores del Gobierno, reclamando a éste en el caso de que el inspector no adoptase medida alguna sobre las faltas observadas y puestas en su conocimiento para la resolución a que hubiera lugar.

Art. 16. La parte de las subvenciones con que deban contribuir las provincias se distribuirá entre éstas en la proporción que determinen las leyes correspondientes (1).

Art. 17. Las gracias y privilegios concedidos a las obras de ferrocarriles, en los párrafos 2.° y 3.° del artículo 20 de la ley general. se sujetarán en su disfrute a lo que está prevenido para las demás obras públicas.

Art. 18. Para el abono de los derechos de Aduanas, faros, portazgos, pontazgos y barcajes, deberán las empresas presentar, con los documentos del proyecto, una relación clasificada y detallada del material que necesiten importar del extranjero para el completo establecimiento del ferrocarril.

En estas relaciones se expresará el peso y valor de los objetos, y se indicará el puerto por donde han de introducirse. Con estos datos, y aprobada la relación por el Gobierno, se calculará la suma a que asciendan los derechos de Aduanas y demás citados para fijarlos en la ley de concesión, con arreglo al párrafo 5.°, artículo 20 de la ley general de ferrocarriles.

Art. 19. Las empresas abonarán los derechos por el material que vayan introduciendo (2). Los administradores de las Aduanas darán a la persona que comisione la empresa una certificación en que consten las sumas que haya abonado, la clase y número de los objetos introducidos, y la nación a que pertenezcan los buques conductores, con referencia a la relación general aprobada, que por conducto del ministerio de Hacienda se comunicará a las administraciones de Aduanas por donde haya de verificarse la introducción.

Los administradores de portazgos darán a los conductores un recibo de las sumas que hayan cobrado por el paso de estos objetos. En estos recibos se expresarán las circunstancias del vehículo donde se haga el transporte, y la clase de objetos que se conducen. La carga de los vehículos destinados al transporte de efectos de ferrocarriles deberá exclusivamente formarse de éstos (1).

Art. 20. La empresa presentará los documentos citados, con la relación de los efectos introducidos, a los inspectores del Gobierno, que, previo el reconocimiento del material y su recepción como útil y apropiado el camino, y conforme con la relación aprobada, certificará la suma a que tenga derecho la empresa por este concepto, pasando la certificación con todos los demás documentos al Gobierno. Los derechos de faros se calcularán por el número de toneladas de peso del material y objetos introducidos, con arreglo a la bandera del buque en que se haya verificado el transporte.

El Gobierno mandará abonar las cantidades a que asciendan las certificaciones, hasta completar la fijada en la ley de concesión.

Art. 21. Con dos meses de anticipación, por lo menos, presentará la empresa a la Inspección facultativa, para que ésta con su informe lo remita al Gobierno, la relación de los efectos que necesite introducir para la explotación en el año siguiente.

Aprobada por el Gobierno esta relación. y la suma a que asciendan los derechos, se observarán para los abonos las mismas reglas del artículo anterior.

Art. 22. El Gobierno determinará las bases con arreglo a las cuales deberá ejercerse la inspección en lo que se refiere a su organización y atribuciones (2), adoptando además en cada concesión las disposiciones que crea convenientes, según las circunstancias.

ARTÍCULO TRANSITORIO

Las Empresas actuales de ferrocarriles en construcción o en explotación remitirán al Gobierno, en el plazo de tres meses, contados desde la publicación de este Reglamento, las relaciones de efectos que necesiten introducir, ya para concluir el camino, ya para la explotación en el año de 1856, observándose, desde luego, las reglas establecidas en los artículos anteriores para la introducción.

Madrid, 15 de Febrero de 1856.—Aprobado por S. M.—*Luxán.*

(1) La ley de 22 de Mayo de 1859 sienta las bases de esta proporción para los casos en que no lo haga la ley especial de cada camino.

(2) Poco después (en 11 de Abril) se dispuso que el adeudo se hiciese por medio de *pagarés*, que en su día se cangearán por libramientos que expidiese la Ordenación de pagos de Fomento.

(1) Lo absoluto de este precepto no excluye la facultad de conducir en los mismos carros lo que autorizó la circular de la Dirección general de obras públicas de 30 de Junio de 1853.

(2) Estas bases se consignaron en el Reglamento de 9 de Enero de 1861, y se desarrollaron en la instrucción de 10 de Abril de 1862.

Pliego de condiciones generales y modelo de tarifa para la concesión de los ferrocarriles de servicio general.

Artículo 1.° La empresa se obliga a ejecutar en el término de... años, contados desde la fecha de la concesión definitiva, a su costa y riesgo, todos los trabajos necesarios para el establecimiento de un camino de hierro desde X a N, de modo que pueda hacerse la explotación en todas sus partes al expirar el término prefijado.

Art. 2.° Al aceptar la empresa este pliego de condiciones, se entiende que ha verificado todos los cálculos y datos en que estriba; que se confirma en la realidad de todo lo que en él se establece, y que tiene la seguridad de poderlo ejecutar en todas sus partes, sin reclamar nuevas gracias o concesiones por los errores, imperfecciones y omisiones que puedan encontrarse en la realización de la obra.

Art. 3.° El camino partirá de... pasará por... *(aquí se fijarán los puntos principales por donde el camino deba pasar, la manera con que se vencerán los pasos más notables, ete.)*

Art. 4.° Se establecerán estaciones *(aquí los puntos en donde se han de establecer).* Cuando la empresa quiera establecer otras estaciones, no podrá verificarlo sin la autorización del Gobierno.

Art. 5.° *(Aquí se expresará si el camino ha de ser de una o de dos vías en todo o en parte).*

Art. 6.° Cuando el camino se explote con una sola vía, se establecerán recodos o apartaderos, cuya longitud, no comprendida la unión, será por lo menos de 300 metros, y la distancia de uno a otro no excederá de 12.000 metros.

Art. 7.° Con la anticipación conveniente, antes de emprender la construcción de cada trozo del camino, deberá presentar la empresa al Gobierno los planos en la escala de... del trazado definitivo del ferrocarril. En estos planos se marcará la posición y trazado de las estaciones y apartaderos, los sitios de carga y descarga, y la especie, calidad y extensión de los terrenos que se ocupen, con la designación de sus dueños o poseedores. Acompañarán a este plano un perfil longitudinal por el eje del camino, los perfiles transversales, el estado de las pendientes y el de las curvas, su radio y amplitud, la descripción, planos y presupuestos de las obras y un dibujo del sistema de vía que se trate de adoptar (1).

Art. 8.° Aprobados estos documentos por el Gobierno, sacará la empresa dos copias a su costa, que se autorizarán por la Dirección de Obras públicas. Una se entregará a la empresa y otra a la inspección facultativa.

Art. 9.° La empresa no podrá hacer modificación alguna al proyecto aprobado sin autorización de la inspección del Gobierno.

(1) Según los formularios aprobados por Real orden de 17 de Diciembre de 1858.

Art. 10. Los pasos del ferrocarril al atravesar las carreteras generales, provinciales y vecinales, podrán ser a nivel, excepto en los casos que el Gobierno determine. En los pasos a nivel las barras-carriles se establecerán de 0,02 a 0,03 metros más bajas que el firme de la carreteras, y será obligación de la empresa poner barreras que se abran hacia la parte exterior del ferrocarril, y un guarda destinado a este servicio, con las demás prevenciones que se juzguen convenientes para la seguridad del tránsito.

Art. 11. Los perfiles de explotación y obras de fábrica tendrán las dimensiones siguientes, según los casos (1):

	Para dos vías.	Para una vía.
Terraplenes.—Distancia entre las aristas superiores.............		
Distancia entre las aristas de la parte inferior del balasto......		
Desmontes.— Distancia entre las aristas de las cunetas.........		
El balasto tendrá las mismas dimensiones que en los terraplenes.......................		
Túneles.—Anchura de la sección medida en el plano que pasa por las caras superiores de las barras carriles...		
Altura de la sección sobre el eje de cada una de las vías, medida sobre el mismo plano..		
Obras de fábrica.—Anchura entre los pretiles de los puentes, viaductos, etc..................		

Art. 12. Cuando el ferrocarril deba pasar por encima de una carretera general, provincial o vecinal, la luz de los puentes que se construyan con este objeto será igual al ancho del firme de la carretera. La altura del intradós de la clave de los puentes de fábrica, o de la parte inferior de los cerchones en los de madera y hierro, será, por lo menos, de cinco metros.

Art. 13. Siempre que el ferrocarril deba pasar por debajo de una carretera, la anchura entre pretiles de los puentes que se construyan al efecto será igual al ancho del firme de la carretera. La luz de estos puentes será la que corresponda a los perfiles del artículo 6.°, según sea el ferrocarril de una o de dos vías; y la altura mínima desde el plano que pasa por la cara superior de los carriles hasta el intradós sobre el centro de cada vía será, por lo menos, de tres metros y 50 centímetros.

Art. 14. Cuando el camino de hierro deba inutilizar algún trozo de carretera construída, y sea necesario variar el trazado de ésta, será de cuenta de la Empresa la construcción de las nuevas porciones. La anchura de éstas será la corresqondiente a la clase de carretera, y sus pendientes no podrán pa-

(1) Estas dimensiones se fijan en el pliego de condiciones particulares, porque quedan indeterminadas en éste; pero, respecto de los caminos de servicio general servidos por locomotoras, son las expresadas en las Reales órdenes de 20 de Febrero y 1.° de Marzo de 1854.

sar de tres a cinco centímetros por metro si fuese general o provincial, ni de cinco a siete centímetros por metro si fuese vecinal. El Gobierno, sin embargo, podrá alterar la cláusula precedente en algunos casos especiales.

Art. 15. En los subterráneos, cuya sección se sujetará a las condiciones que se expresan en el artículo 6.º, la Empresa hará todas las obras que sean necesarias para precaver o contener los derrumbamientos y filtraciones.

Los pozos precisos para la ventilación y construcción de los subterráneos, no podrán abrirse en los caminos públicos; y en los que con este objeto abra la Empresa en otros parajes, deberá establecer brocales de fábrica de dos metros de altura.

Art. 16. En los puntos de encuentro del ferrocarril con las comunicaciones públicas y particulares, o en sus inmediaciones, la Empresa construirá a su costa los puentes, trozos de carretera o las demás obras provisionales que sean necesarias para no interrumpir la circulación. Estas obras se establecerán antes de interceptar las comunicaciones, y su duración no podrá pasar de un término que fijará el Gobierno.

Art. 17. Es obligación de la Empresa restablecer y asegurar a su costa el curso de las aguas que se suspenda o modifique por trabajos que de ella dependan.

Art. 18. Los trabajos de consolidación que haya que ejecutar en el interior de una mina en razón de la travesía de un ferrocarril, y todos los perjuicios que se irroguen a los mineros, serán de cuenta de la Empresa del ferrocarril.

Art. 19. Establecerá la Empresa un telégrafo eléctrico exclusivamente para el servicio de la explotación. Los postes de este telégrafo estarán dispuestos para recibir el número de hilos que el Gobierno necesite para su servicio y el del público, estando obligada la Empresa a facilitar el local conveniente en sus estaciones para dicho servicio. La custodia, conservación y reparaciones de los hilos y de todo el material exterior a las estaciones que establezca el Gobierno, será de cuenta de la Empresa.

Art. 20. No podrá ponerse en explotación el todo o parte del ferrocarril sin que proceda autorización del gobernador de la provincia (1) en vista del acta de reconocimiento de las obras y material del camino, redactada por los ingenieros inspectores del Gobierno, en que se declare que puede empezar la explotación.

Art. 21. Concluídos todos los trabajos, la Empresa hará a sus expensas, con asistencia de los ingenieros del Gobierno. el amojonamiento y plano detallado de todas las partes del camino de hierro y sus dependencias (1). Formará también un estado descriptivo de los puentes y demás obras de fábrica que se hayan construído. La Empresa formará a sus expensas. y depositará en la Dirección general de Obras públicas, un ejemplar competentemente autorizado del acta de amojonamiento, del plano y del estado de las obras.

Art. 22. La Empresa está obligada a conservar en buen estado el camino de hierro y sus dependencias, de modo que la circulación sea fácil y segura constantemente, siendo de su cuenta todos los gastos de reparación y conservación, así ordinarios como extraordinarios.

Art. 23. El camino de hierro y sus ramales serán considerados y guardados como los caminos del Estado; por consiguiente, los guardas y demás empleados que nombre la Empresa podrán usar las mismas armas y gozar las prerrogativas que disfrutan los del Gobierno, además de los distintivos que aquélla les señale.

Art. 24. Serán de la elección de los empresarios los medios de ejecución, y los agentes y demás empleados en la construcción, conservación y administración del ferrocarril.

Art. 25. La Empresa explotará el ferrocarril durante los años determinados por la ley de concesión, con arreglo a la tarifa que en ella se fije.

Art. 26. La Empresa formará los reglamentos necesarios para el buen servicio, administración y explotación del ferrocarril, sujetándolos a la aprobación del Gobierno.

Art. 27. La Empresa no podrá hacer directa ni indirectamente contratos con otras Empresas que transporten viajeros por tierra o por agua, bajo cualquier forma o denominación que sea, como no se extiendan a todas las Empresas que verifiquen transportes en los mismos caminos. Los reglamentos que se hagan, en conformidad de lo que se establece en el artículo anterior, prescribirán todas las medidas necesarias para asegurar la más completa igualdad entre las diversas Empresas de transportes en sus relaciones con el camino de hierro.

Art. 28. Las cartas y pliegos, así como sus conductores o agentes necesarios al servicio del correo serán transportados gratuitamente por los convoyes ordinarios de la Empresa en toda la extensión de la línea.

Para este objeto la Empresa reservará en cada convoy de viajeros o mercaderías una sección especial de carruajes. La forma y dimensiones de esta sección serán determinadas por la Dirección de Correos.

(1) Por Real orden de 25 de Noviembre de 1858, se dispuso que el gobernador no diese permiso para comenzar la explotación, mientras que de Real orden no se le autorizase al efecto.

(1) Para el cumplimiento de esta disposición, igual a la 22.ª del pliego de condiciones generales de 31 de Diciembre de 1844, rige la Instrucción especial aprobada por Real orden de 16 de Julio de 1855. Con respecto a la época de la formación del acta deben verse la orden de la Dirección general de Obras públicas de 16 de Mayo de 1857 y la Real orden de 29 de Marzo de 1861.

Art. 29. Además, podrá haber todos los días, a la ida y a la vuelta de los convoyes ordinarios, uno o más convoyes especiales destinados al servicio general del correo, que podrán recorrer toda la línea, o solamente una parte de ella, y cuyas horas de salida de día o de noche, igualmente que su marcha y sus estaciones, se arreglarán por el ministro de la Gobernación (1), oída la empresa. Esta podrá conducir en estos convoyes especiales carruajes de todas clases para el transporte de viajeros y mercancías. Para cambiar las horas de salida, deberá el Gobierno avisar a la empresa con quince días de anticipación. La Dirección de Correos hará construir a sus expensas los carruajes propios para el transporte de las cartas por convoyes especiales. La renovación y reparación de estos carruajes serán de cuenta de dicha Dirección; pero deberán guardarse y conservarse por la empresa en sus cocheras, siendo de cargo de ésta todas las maniobras y gastos que exijan por los viajes. Estos carruajes no conducirán más que la correspondencia y los agentes necesarios para repartirla (2).

Art. 30. Fuera de las horas ordinarias de salida, el Gobierno podrá pedir también para el transporte excepcional de pliegos u órdenes urgentes, y salva la observancia de los reglamentos de policía del camino, convoyes especiales que la empresa deberá facilitar, sea de día, sea de noche, mediante una indemnización, que se fijará convencionalmente o por peritos.

Art. 31. El Gobierno, por causa de utilidad pública debidamente justificada, podrá adquirir el ferrocarril.

Para determinar el precio de la compra, se tomará el término medio de los productos obtenidos durante los cinco años que precedan, y este término será el importe de la anualidad que se pagará a la empresa en cada uno de los años que falten para expirar la concesión.

Si este término fuese mayor de... (3) por 100, se fijará la anualidad como si fuere el... por 100; si es menor y la empresa cree tener probabilidades de prosperar, podrá reclamar que la apreciación de la anualidad que se ha de pagar se haga a juicio de peritos, pero en ningún caso podrá bajar del término medio.

Art. 32. Cualquier ejecución o autorización ulterior de caminos, canál, ferrocarril, trabajos de navegación u otros, en la comarca donde esté situado el camino de hierro que sea objeto de la concesión, o en cualquiera otra contigua o distante, no podrá dar origen a indemnización alguna por parte de la empresa.

Art. 33. La empresa no podrá oponerse a que su ferrocarril sea cruzado por otros caminos, canales o ferrocarriles que se abriesen con autorización de Gobierno, salva la indemnización a que haya lugar por interrupción del tránsito o daño material causado al camino.

Art. 34. Las empresas a quienes el Gobierno concediese la facultad de que habla el artículo anterior, podrán hacer circular sus carruajes, vagones, máquinas, trenes, etc., sobre una parte o el total del ferrocarril objeto de la presente concesión, pagando los premios anotados en la tarifa, y cumpliendo exactamente los reglamentos de policía que se hubiesen establecido para el buen servicio del camino. Esta facultad será recíproca, y. por lo tanto, los empresarios la podrán ejercer en los ferrocarriles que se abran como ramales o prolongación del que han de ejecutar.

Además, las citadas empresas y los empresarios, lo mismo que en sus respectivas líneas, podrán depositar géneros, tomar y dejar viajeros, etc., en todos los descansos, paradas, estaciones, almacenes, etc., que se establecieren, ya en el camino de hierro concedido, ya en sus ramales, ya en los ferrocarriles que fueren su prolongación; podrán también dichas empresas proveerse de agua y de carbón, mediante la correspondiente indemnización, en los mismos puntos que la empresa concesionaria, o establecer pozos y depósitos donde les convenga.

Art. 35. En el caso que las empresas de los ramales o prolongaciones no quisieren usar del derecho que les concede el artículo anterior, tendrán la obligación de entenderse entre sí, de modo que jamás se vea interrumpido el servicio de transporte de los puntos extremos de varias líneas. Si tal sucediese, el Gobierno dispondrá lo conveniente para establecer el servicio.

Art. 36. La empresa que por causas imprevistas se encuentre en la necesidad de servirse del material perteneciente a otras, pagará una indemnización correspondiente al uso y deterioro de este material. En el caso que las empresas no se pongan de acuerdo sobre la indemnización o sobre los medios de asegurar la continuación del servicio en toda la línea, el Gobierno proveerá de oficio y dictará todas las medidas convenientes.

Art. 37. Al expirar el término de la concesión, o en los demás casos que se establecen en este pliego de condiciones, el Gobierno reemplazará a la empresa en todos los derechos de propiedad de terrenos y obras designadas en el estado y plano estadístico mencionado en el artículo 21, y entrará inmediatamente en el goce del camino de hierro con todas sus dependencias y productos.

La empresa tendrá obligación de entregar en buen

(1) Habiéndose suscitado dudas sobre el verdadero espíritu de esta condición entre los ministerios de la Gobernación y de Fomento, el Consejo de ministros decidió en favor del primero, según Real decreto de 6 de Febrero de 1864.

(2) Véanse la circular de la Dirección general de Correos de 1.° de Noviembre de 1866, comunicada por la de Obras públicas en 6 de Octubre de 1867, y el Reglamento de 4 de Diciembre de 1866.

(3) Regularmente se llena este hueco y el de la línea siguiente, en los pliegos de condiciones particulares, con un 15 por 100.

estado de conservación el camino de hierro, las obras que lo componen y sus dependencias, tales como estaciones, sitios de carga y descarga, establecimiento de los puntos de partida y arribo, casas de guardas y vigilantes, y oficinas de percepción; tendrá igualmente obligación de entregar todo el material de explotación en buen estado de servicio.

El material de explotación será, por lo menos, el que como mínimo se fije en las condiciones particulares de la concesión.

En los... años que procedan al término de la concesión, el Gobierno tendrá derecho de retener los productos líquidos del camino, y de emplearlos en conservarle en buen estado con sus dependencias, si la Empresa no tratase de llenar completamente esta obligación.

Art. 38. Además de estas condiciones, se obliga la Empresa a observar todas las marcadas en la ley general de ferrocarriles, ley de policía, reglamentos de policía de la explotación y demás disposiciones vigentes, y que en lo sucesivo se dictaren como regla general para esta clase de Empresas.

Art. 39. Para el cumplimiento de las obligaciones de la Empresa, estará sujeta a la inspección que el Gobierno determine.

Art. 40. Para cubrir los gastos del servicio ordinario y extraordinario que corresponde hacer al Gobierno con motivo de las inspecciones, reconocimiento y cualquiera otro servicio que tenga relación con la construcción y explotación del ferrocarril, la Empresa depositará anualmente en... a disposición del Gobierno una cantidad que no podrá exceder a la que se señale como máximo en el pliego particular de condiciones de cada línea.

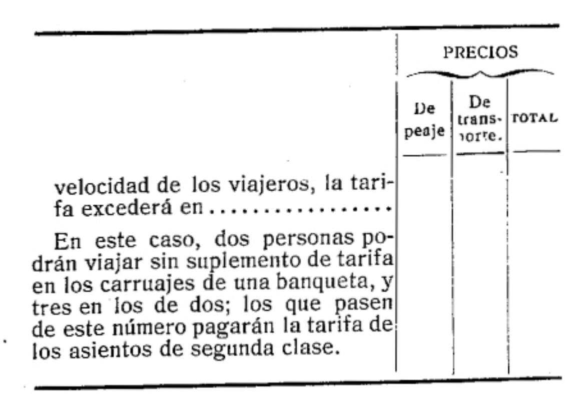
Art. 41. La Empresa nombrará uno de sus individuos para recibir las comunicaciones que le dirijan el Gobierno y sus delegados, el cual deberá residir en... Si se faltase por la Empresa a cualquiera de estas disposiciones, o su representante se hallase ausente de..., será válida toda notificación hecha a la Empresa concesionaria, con tal que se deposite en la secretaría del Gobierno político de...

Art. 42. Las contestaciones que puedan ocurrir entre la Empresa y el Gobierno acerca de la ejecución o interpretación de las diferentes cláusulas de este pliego de condiciones y de las particulares estipuladas con la misma, se decidirán por los trámites y tribunales designados o que en adelante conozcan en los asuntos contenciosos de las obras públicas a cargo del Estado.

TARIFA PARA EL CAMINO DE HIERRO DE...

	PRECIOS		
	De peaje	De transporte	TOTAL
POR CABEZA Y POR LEGUA			
Viajeros			
Carruajes de primera clase........			
Idem de segunda..................			
Idem de tercera..................			
Ganados			
Bueyes, vacas, toros, caballos, mulas, animales de tiro...........			
Terneros y cerdos................			
Corderos, ovejas y cabras.........			
POR TONELADA Y KILÓMETRO			
Pescado			
Ostras y pescado fresco, con la velocidad de los viajeros..........			
Mercaderías			
Primera clase: Fundición moldeada, hierro y plomo labrado, cobre y otros metales labrados o en bruto; vinagre, vinos, bebidas espirituosas, aceites, algodones, lanas, madera de ebanistería; azúcares, café, especias, drogas, géneros coloniales y efectos manufacturados........................			
Segunda clase: Granos, semillas, harinas, sal, cal, yeso, minerales, coque, carbón de piedra, leñas, tablas, madera de carpintería, mármol en bruto, sillería, betunes, fundición en bruto, hierro en barra o palastro, plomo en galápagos........................			
Tercera clase: Piedras de cal y yeso, sillarejos, piedra molinar, grava, guijarros, arena, tejas, ladrillos, pizarras, estiércol y otros abonos, piedra de empedrar y materiales de toda especie para la construcción y conservación de los caminos........................			
Objetos diversos			
Vagón, diligencia u otro carruaje destinado al transporte por el camino de hierro, que pasa vacío, y máquina locomotora que no arrastre convoy.....................			
Todo vagón o carruaje cuyo cargamento en viajeros o mercaderías no dé un peaje al menos igual al que producirían estos mismos carruajes vacíos, se considerará para el cobro de este peaje como si estuviese vacío.			
Las máquinas locomotoras pagarán como si no arrastrasen convoy, cuando el convoy remolcado, ya sea de viajeros o ya de mercaderías, no produzca un peaje igual al que produciría la máquina con su ténder.			
POR PIEZA Y KILÓMETRO (1)			
Carruajes de dos o cuatro ruedas con dos testeras y dos banquetas en el interior................			
Si el transporte se verifica con la			

(1) En esta sección se advierte la falta de los *carruajes* de una testera y de una banqueta, que el sentido exige, y se encuentran también en varias concesiones; pero este modelo está tomado de la *Gaceta*, y confrontado con el original que se conserva en el Ministerio de Fomento, y, por consiguiente, es auténtico.



	PRECIOS		
	De peaje	De transporte.	TOTAL
velocidad de los viajeros, la tarifa excederá en			
En este caso, dos personas podrán viajar sin suplemento de tarifa en los carruajes de una banqueta, y tres en los de dos; los que pasen de este número pagarán la tarifa de los asientos de segunda clase.			

Disposiciones que se han de observar de la percepción de los derechos de esta tarifa.

1.ª La percepción será por kilómetros, sin tener en consideración las fracciones de distancia; de manera que un kilómetro empezado se pagará como si se hubiese recorrido por entero.

2.ª La tonelada es de 1.000 kilogramos, y las fracciones de tonelada se contarán de 10 en 10 kilogramos.

3.ª Las mercaderías que, a petición de los que las remesen, sean transportadas con la velocidad que los viajeros, pagarán el doble de los precios señalados en la tarifa. Lo mismo se entenderá respecto de los caballos y ganados.

4.ª La cobranza de los precios de tarifa deberá hacerse sin ninguna especie de favor. En el caso de que la Empresa conceda rebaja en estos precios a uno o a muchos de los que hacen remesas, se entenderá la reducción hecha para todos en general, quedando sujetas a las reglas establecidas para las demás rebajas. Las reducciones hechas en favor de indigentes no estarán sujetas a la disposición anterior. Las rebajas de tarifa se harán proporcionalmente sobre el peaje y el transporte, y deberán anunciarse al público, por lo menos, con quince días de anticipación.

5.ª Todo viajero cuyo equipaje no pese más de 30 kilogramos, sólo pagará el precio de su asiento.

6.ª Las mercaderías, animales y otros objetos no señalados en la tarifa, se considerarán para el cobro de derechos como de la clase con que tengan más analogía.

7.ª Los derechos de peaje y de transporte que se expresan en la tarifa no son aplicables: primero, a todo carruaje que con su cargamento pese más de 4.500 kilogramos; segundo, a toda masa indivisible que pese más de 3.000 kilogramos.

Sin embargo, la Empresa no podrá rehusar la circulación ni el transporte de estos objetos, pero cobrará más por peaje y transporte. La Empresa no tendrá obligación de transportar masas indivisibles que pesen más de 5.000 kilogramos, ni dejar circular carruajes que con su cargamento pesen más de 8.000. No se comprenden en esta disposición las locomotoras. Si la Empresa consiente el paso de estas masas indivisibles o carruajes, tendrá obligación de consentirlo también durante dos meses a todos los que lo pidan.

8.ª Los precios de tarifa no se aplicarán:

Primero. A todos los objetos que, no estando expresados en ella, no pesen bajo el volumen de un metro cúbico 125 kilogramos (1).

Segundo. Al oro y plata, sea en barras, monedas o labrados, al plaqué de oro o de plata, al mercurio y a la platina, a las alhajas, piedras preciosas y objetos análogos.

Tercero. En general, a todo paquete, bala o excedente de equipaje que pese aisladamente menos de 50 kilogramos, cuando no formen parte de remesas que pesen juntas más de 50 kilogramos en objetos de una misma naturaleza, remesados a la vez y por una misma persona, aunque estén embalados separadamente. Los precios de los objetos mencionados en los tres párrafos que anteceden, se fijarán anualmente por el Gobierno a propuesta de la Empresa. Pasando de 50 kilogramos, el precio de una bala será... por kilómetro, sin que pueda bajar de... cualquiera que sea la distancia recorrida.

9.ª En virtud de la percepción de derechos y precios de esta tarifa, y salvas las excepciones anotadas más adelante, la Empresa se obliga a ejecutar con cuidado, exactitud y con la velocidad estipulada, el transporte de viajeros. Los animales, géneros y mercaderías de cualquiera especie, serán transportados en el orden de su número de registro.

10. En el precio del transporte se considerarán incluídos los gastos accesorios. Por ningún concepto se permitirá el de carga y descarga y almacenaje de los efectos de comercio en los apostaderos y estaciones del camino de hierro (2).

11. Los que mandan o reciben las remesas tendrán la libertad de hacer por sí mismos y a sus expensas la comisión de sus mercaderías y el transporte de éstas desde sus almacenes al camino de hierro y viceversa, sin que por eso la Empresa pueda dispensarse de cumplir con las obligaciones que le impone la disposición anterior.

12. En el caso de que la Empresa hiciese algún convenio para la comisión y transporte de que se habla anteriormente con uno o muchos de los que remesan, tendrá que hacer lo mismo con todos los que pidan.

13. Los militares y marinos que viajen aisladamente por causa del servicio o para volver a sus hogares después de licenciados, no pagarán por sí y

(1) En las tarifas de aplicación se encuentran, sin embargo, muchos artículos de menos peso relativo, porque las compañías renuncian al derecho que esta condición les concede.

(2) A pesar de lo terminante de este precepto, diferentes compañías quedaron autorizadas expresamente para cobrar derechos de carga y descarga, y todas para exigir los de almacenaje, según el artículo 46, párrafo 4.° del Reglamento de 8 de Julio de 1859.

sus equipajes más que la mitad del precio de tarifa. Los militares y marinos que viajen en cuerpo no pagarán más que la cuarta parte de la tarifa por sí y sus equipajes. Si el Gobierno necesitase dirigir tropas o material militar o naval por el camino de hierro, la Empresa pondrá inmediatamente a su disposición, por la mitad del precio de tarifa, todos los medios de transporte establecidos para la explotación del camino (1). Los ingenieros y agentes del Gobierno destinados a la inspección y vigilancia del camino de hierro (2), serán transportados gratuitamente en los carruajes de la Empresa, igualmente que los empleados de telégrafos en el caso de que el Gobierno tenga establecido un servicio especial.

Madrid, 15 de Febrero de 1856.—Aprobado por S. M.—Luxán.

Poco después de la publicación de esta ley e instrucción correspondiente, se encuentra la primera disposición legislativa aislada que se refiere a tarifas, y es el Real decreto de 7 de Abril de 1858, por el cual se creó una Comisión que propusiese los tipos de tarifas que debían regir en algunos ferrocarriles, que por las condiciones anormales en que se habían concedido, no tenían aún aprobadas en debida forma sus tarifas legales, y se regían por otras provisionales que no guardaban la debida uniformidad con las de otras Empresas, y se cambiaban, además, frecuentemente. Lo que significa este Real decreto, no necesita encarecerse, porque es uno de los síntomas más claros de la desorganización y abandono que imperaban en cuestión tan fundamental.

Sobre esta misma cuestión, se encuentra la ley de 4 de Junio de 1863, que en primer lugar demuestra la ineficacia de la disposición antes citada, y que, insistiendo sobre el mismo tema, autorizó al Gobierno para que, oyendo al Consejo de Estado, a los demás Cuerpos Consultivos, que juzgase conveniente, y a las Empresas, formase las tarifas máximas de peaje y transporte, en los ferrocarriles que se concedieron antes de 1855 y no tenían tarifa legal, y para que unificase precios y condiciones de percepción en las distintas concesiones de una misma Compañía, empezándose a contar desde que estuviesen unificadas aquellas el plazo de cinco años para su revisión, y disponiendo que cuando las Empresas las redujesen, no pudiesen volver a elevarlas en un año.

La lentitud con que se llevaba la elaboración de un plan general de ferrocarriles, a pesar de las numerosas disposiciones en que se ordenó su formación, hizo necesaria otra nueva, la ley de 13 de Abril de 1864, por la que se mandó otra vez que con toda urgencia se completasen las informaciones y estudios necesarios para la clasificación de los ferrocarriles, y que se presentase a las Cortes el oportuno proyecto de ley determinando el orden de preferencia en las distintas líneas, los plazos para su construcción, y las subvenciones correspondientes. Si fuese preciso construir aislada y anticipadamente alguna línea, se autorizaría por una ley y formaría parte del plan general. Una Real orden de 14 de Abril señaló los trámites que habían de seguirse para el cumplimiento de esa ley, R. O. que por ser puramente reglamentaria y de detalle no se incluye en este lugar.

Esta fué la última disposición de política general ferroviaria anterior a la Revolución de Septiembre de 1868. Los principios económicos y jurídicos que triunfaron, con ésta pugnaban totalmente con el estado de cosas que constituía la legalidad vigente en materia de ferrocarriles, como en otras muchísimas cosas, y por eso las primeras medidas que tomó el nuevo régimen fueron radicalísimas, y se deben insertar íntegramente, tanto más cuanto que una parte sino muy considerable, por lo menos de importancia, de nuestros ferrocarriles de vía ancha y algunos de vía estrecha se concedieron con arreglo a esta nueva legislación, y presentan, por consiguiente, hoy mismo una situación jurídica especial.

De todas esas medidas, la más importante es el decreto de 14 de Noviembre de 1868, elevado a ley con otros de la misma época por las Cortes en 9 de Junio de 1869, y que por ser esencial se incluye en este capítulo, copiándose a continuación.

(1) Véase el Reglamento de transportes militares aprobado por Real decreto de 9 de Octubre de 1867.
(2) Véanse las Reales órdenes de 2 de Noviembre de 1863, 24 de Marzo de 1865 y otras.

Constituye este decreto la negación más absoluta de todo el espíritu del informe y de la Real orden del 44. El ferrocarril no es un servicio público, sino una industria particular exactamente igual a cualquier otra. El Estado no tiene otra misión en el régimen ferroviario, que la de garantizar la libertad de todos y el derecho común; pero no puede intervenir directamente para nada, aunque el régimen ferroviario comprometa los intereses generales, porque su intervención causaría todavía mayores males, y sólo la libertad puede remediarlos. Por eso se le priva de la posibilidad de construir y explotar ferrocarriles, y éstos se entregan con carácter de perpetuidad a la iniciativa privada, que no puede verse compelida por ninguna disposición legal, a resignarse a una expropiación de la que cuidadosamente se la libra.

Esta política que se extendió naturalmente a otros extremos de los que no es pertinente tratar en este sitio, debía producir un gran movimiento de construcción al suprimir el régimen relativamente intervencionista de las legislaciones anteriores. La comparación de los datos estadísticos referentes a concesiones por épocas que se pueden consultar en otro lugar de este trabajo, permite formarse idea de la exactitud de esos pronósticos, aunque quizás sea todavía más elocuente recordar el decreto de 7 de Noviembre de 1868, sobre auxilios a las Compañías de ferrocarriles, que puede verse en el capítulo II, *b)* de este mismo título, y que es la confesión más evidente y sincera de la imposibilidad en que se encontraban la generalidad de las Compañías españolas para sostenerse exclusivamente con los productos del tráfico, y, por lo tanto, el reconocimiento implícito de que con un régimen de absoluta libertad apenas habria nunca ferrocarriles en España.

Bases generales de 14 de Noviembre de 1868 para la nueva legislación de obras públicas (1)

MINISTERIO DE FOMENTO.—*Obras públicas.*—Por importantes que sean las obras públicas y grandes los intereses que representan, no constituyen una excepción a las leyes económicas del trabajo humano; progresan con la libertad, se paralizan con los sistemas restrictivos, y en la industria privada y en la asociación libre estriban su porvenir y su engrandecimiento. Pero en este ramo de la actividad social, como en todos los restantes, hay épocas sucesivas, hay estados transitorios, hay momentos, en fin, que deben reconocerse y estudiarse, para acomodar a ellos las formas, convirtiendo de esta suerte en hecho la idea y en realidad la teoría de la manera más rápida y segura.

El monopolio del Estado representa de hecho el primer período de las obras públicas en la Europa moderna; el Estado es, en efecto, en dicho período la única fuerza creadora de estas inmensas máquinas industriales que envuelven en una red de hierro a toda una nación, que rompen un istmo, que contienen un mar, que iluminan 500 leguas de costa; él construye, pero no deja construir; de la misma manera que enseña y no permite enseñar, que da crédito y anula o limita el de los particulares, que mantiene un culto y da un dios y, sin embargo, no tolera ni otros dioses ni otros cultos que a los suyos hagan competencia. Es este el momento del absolutismo gubernamental, es la concentración de todas las fuerzas en la unidad, es, por decirlo así, el panteísmo administrativo.

A esta realidad opresiva y absorbente, producto de varias causas históricas, se opone un ideal que al fin un día llegará a realizarse en la historia, y es aquél en que sin restricciones ni obstáculos, trabajan las fuerzas de la Nación, desunidas unas, libremente organizadas otras, mientras el Estado, depuestas sus pretensiones de industrial, no hace ya, no impiden que los demás hagan, y entre los individuos y las asociaciones, que funcionan en toda la plenitud de su autonomía, se conserva neutral para mantener derechos y administrar a todos recta e imparcial justicia.

Y entre aquel momento de monopolio administrativo y éste de libertad, se extiende más o menos rápido un período de transición, período necesario, fatal, inevitable, según ciertas escuelas, que puede y debe evitarse según otras, y es aquél en que el Estado todavía funciona, y así emprende grandes trabajos de utilidad general, conserva la alta ciencia de sus escuelas, sostiene un culto en sus templos, y es dispensador de crédito; pero el monopolio ha desaparecido, y a la par el Estado, como promesa

(1) Este decreto, como todos los expedidos por el Gobierno Provisional desde el 1.° de Octubre de 1869, fué reconocido como ley por la de las Cortes de 9 de Junio de 1869, y especialmente por otra de 20 de Agosto de 1875. Con arreglo a él se han otorgado diferentes concesiones de ferrocarriles.

para el porvenir, como nueva sociedad se organiza, funcionan los individuos en su esfera propia, y funcionan las pequeñas o las grandes asociaciones en más amplias esferas.

Esta transición, en el concepto de algunos pensadores, podrá abreviarse; pero fuera empeño vano y aun temerario suprimirla, porque según ellos, en las naciones como en la naturaleza, no hay saltos bruscos, no hay nunca faltas de continuidad; y como entre dos direcciones distintas, a menos de choque y ruina, hay una curva de unión más o menos amplia, y entre dos puntos de una línea a menos de rotura, otros intermedios, así también entre dos sistemas administrativos opuestos hay una época de transición, en la cual se aprovecha para el nuevo régimen, y hacia el que, sin bruscas sacudidas, se dirige toda la fuerza viva del período precedente, todas sus conquistas, todo aquello, en fin, que a pesar del monopolio se realizó y merezca conservarse.

No todos aceptan, sin embargo, este período transitorio; muchos combaten su necesidad y su conveniencia, y aun hay quien lo considera como un peligro, porque es una tregua que a los antiguos sistemas se concede, y en el que quizá se rehagan de un primer vencimiento.

Pero sobre una y otra teoría, tal vez armonizándolas, hay un criterio práctico, y es el de la opinión pública; lo que ésta acepte y proclame es indudable que pueda realizarse, porque donde está la idea clara y enérgica está la realidad, lo que desconozca y rechace, por excelente que sea, debe esperar mejores tiempos, porque no llegó su hora. Y esta consideración tiene aun más fuerza tratándose de intereses materiales, en los que los pueblos son los verdaderos conocedores y los verdaderos jueces.

Este es el criterio supremo a que obedece nuestra grande y gloriosa revolución; grande y gloriosa, por la pureza abstracta de las ideas y de las libertades que proclama, y no menos por el profundo sentido práctico que posee, y merced al cual distingue lo remoto de lo próximo, lo que vaga en el porvenir de lo que puede hoy mismo, y ya para siempre, encarnar en la inmediata y palpable realidad.

Este debe ser, por lo tanto, el criterio que adopte el ministro que suscribe, sobre todo en materia tan vital, y que se relaciona con intereses tan profundos y tan extensos de la Nación española. Así el Estado seguirá construyendo obras, mientras la opinión pública lo exija, pero sólo en un caso: cuando una necesidad imperiosa, general, plenamente demostrada lo justifique y la industria privada no pueda acometer tal empresa; y por si este caso llega, se establecen reglas como garantías contra la arbitrariedad. En oposición a estas restricciones en que el Estado se encierra, la industria privada, la acción libre del individuo, hallarán todas las facilidades compatibles con sagrados derechos que la administración no puede, en modo alguno, sufrir que se atropellen.

Cuando una persona, una sociedad o una empresa se proponga construir cualquier obra de las que se comprenden bajo la denominación de públicas, y no pida al Estado auxilio alguno, ni invoque el derecho de expropiación, sea cual fuere la importancia de dicha obra, el Estado no debe intervenir en ella, y así lo consigna el ministro que suscribe en el artículo 1.º del Decreto. Toda petición es innecesaria en este caso, toda concesión improcedente, porque el particular o la compañía usan de un derecho sagrado, y hacerlo respetar, y cuando más, impedir por reglamentos de policía que dañe otros derechos, es la única misión que compete al poder central.

El Estado deberá tener conocimiento de la obra que se emprende; pero sólo a fin de imponer la contribución que corresponda y para suministrar noticias oportunas a la estadística.

El artículo 1.º es, según queda dicho, la libertad de obras públicas; es el radicalismo en toda su pureza. Cualquier persona que por sí, y sin intervención del Estado, adquiera los elementos indispensables para construir una carretera, un ferrocarril, un canal, elementos entre los que se halla la zona necesaria para establecer la obra, puede, sin trabas, sin restricciones, sin que la administración se interponga, llevar a cabo la empresa que imaginó. Pero al salir del radicalismo y descender al terreno de los hechos y de las prácticas establecidas, al consultar nuestras costumbres y toda nuestra legislación, al ver lo que sucede en Europa y lo que sucede en América, preciso es confesar que hay en obras públicas, y no solo en España, sino en todas las naciones civilizadas, dificultades más serias y problemas más complejos de los que, a primera vista o tras un superficial examen, se descubren; y aun estas dificultades y estos problemas se relacionan y, por decirlo así, engranan hondamente con otras cuestiones de más alcance político y social, que el que puedan tener los trabajos de una vía férrea, de un desecamiento o de un puerto. Estas transcedentales cuestiones a que se refiere el ministro que suscribe, son las siguientes: el dominio público, la expropiación, el valor político y civil de la unidad provincia y de la unidad municipio ante esta otra unidad, la nación.

Sin resolver previamente estos tres problemas, sin fijar para cada uno de ellos criterios seguros y principios inquebrantables, inmensos son los obstáculos con que se choca al abordar de lleno el problema práctico de la construcción de obras públicas; y fácil es convencerse de esta verdad a poco que en ello con calma y sin pasión se medite.

Casi nunca el particular que intenta construir una obra es dueño de los terrenos en que ha de establecerla, ni de algunos de los elementos naturales que para llevarla a cabo necesita.

Las obras públicas por su naturaleza, por su importancia, por la misma generalidad de las necesidades que están llamadas a satisfacer, atraviesan co-

marcas enteras, chocan contra innumerables intereses, y en ocasiones penetran en el dominio del Estado; ya es un puerto que una Empresa pretende construir, en cuyo caso necesita posesionarse de una zona de la playa y de una zona del mar, y aquélla y éste, según toda nuestra legislación, son de dominio público: ya es otra compañía que se propone derivar un río, y al intentarlo, encuentra que las corrientes son de dominio público también; y en todos estos casos, y en innumerables que pudieran citarse, la industria privada se ve detenida ante un derecho social establecido y representado siempre por el dominio que la administración ejerce en las cosas enclavadas en el territorio nacional, y a las que no ha llegado la acción del individuo, ni por el individuo que se hallan de hecho o con derecho poseídas. Y aquí surge este problema ineludible; o los nuevos principios revolucionarios anulan el dominio público, o lo sostienen.

Si como pretenden algunas escuelas radicales a donde no llega el trabajo pasado, o el trabajo presente, no llega ni dominio ni propiedad; si toda molécula que no revista el sello humano a nadie pertenece, y el primero que en ella deposita una parte de su sér bajo forma de esfuerzo, la hace suya y puede hacerla suya;si esos dominios puramente nominales son ilusorios, en este caso, ni la playa del mar, ni la faja de agua que la ciñe, ni las corrientes de los ríos, ni las canteras sin explotar, ni las minas ignoradas, son de dominio público, porque el dominio público no existe.

El primer ocupante explota la parte de dichos elementos de que puede tomar posesión, y el Estado limita sus funciones a resolver los conflictos que entre derechos contrarios estallen y a procurar la pacífica coexistencia de todos ellos.

Si, por el contrario, esta idea del dominio público tiene razón de ser; si a la nación pertenecen las cosas no poseídas por los particulares; si es verdad que España ha hecho suya la tierra de la península al defenderla de invasión extranjera con las armas, al renovarla al través de los siglos con el trabajo, al enrojecer el agua de los ríos con la sangre de sus hijos y fatigar las olas de las costas con el peso de sus buques, entonces el dominio público existe, ante él debe detenerse respetuosa la acción de los particulares, y para penetrar en él es necesario una autorización del Gobierno, representante legítimo del Estado.

Según se parta de una u otra hipótesis varía por completo toda legislación de obras públicas en la parte que a dicho dominio se refiere.

Cuestión es esta sobre la que el ministro que suscribe, sean cuales fueren sus opiniones propias, no puede fallar; examen más solemne, autoridad más alta requiere punto de tanta importancia para el nuevo organismo jurídico y administrativo de la nación española, y entre tanto, toda vez que el dominio público existe en las leyes, y que representa un derecho social del que sólo el país puede hacer renuncia, o que sólo él, solamente representado, puede declarar nulo, es forzoso tenerlo muy en cuenta y acomodar a este principio las disposiciones que sobre obras públicas se citen.

En esta hipótesis, ya las consecuencias son naturales y lógicas; ningún particular puede construir obras que afecten al dominio público sin previa autorización; sin embargo, el ministro que suscribe ha procurado reducir los trámites y simplificar los expedientes a cuyo fin ha empleado tres medios.

Es el primero descentralizar, es decir, conceder a sus agentes amplias facultades para que autoricen la construcción de obras en la mayoría de los casos.

Es el segundo suprimir la aprobación facultativa de los proyectos; en adelante, el Gobierno no impondrá condiciones técnicas a los concesionarios, no exigirá que la obra se ejecute bajo tal o cual sistema, ni que se explote con arreglo a determinados principios, porque debe suponerse que sobre todo esto proveerá el interés de los particulares con más tino y más eficacia que hacerlo pudieran los diversos centros administrativos; y en todo caso, del mal éxito de la Empresa sólo serán responsables los concesionarios, y nunca podrán reclamar contra la administración, como más de una vez ha sucedido; así la concesión sólo supone que las obras son inútiles y que el proyecto es racionalmente posible, y las condiciones con que aquella se haga tieneu únicamente por fin a salvo los intereses y los derechos del Estado.

Es el tercero reducir dicha concesión única y exclusivamente a laparte de la obra que afecte al dominio público. Los artículos del 2 al 7 consignan los principios anteriores, y en su serie de decretos relativos a cada clase de obra en particular, como también en los reglamenlos especiales, se desarrollarán ampliamente dichos principios.

El seguudo de los tres problemas ya mencionados que se relacionan íntimamente con las obras públicas, es el problema de la expropiación.

Rara vez los particulares o las compañías, que se proponen ejecutar obras. poseen el terreno necesario para establecerlas; o no se resignan a adquirirlo en libre contratación, o es, en efecto, la empresa difícil como algunos suponen; sea lo uno o sea lo otro, cosa que no decidirá el ministro que suscribe, es lo cierto que hasta hoy, en España como Inglaterra, en Europa como en América, cuando una obra ha sido declarada de utilidad pública, el Gobierno, por regla general, acude a domar las voluntades que resisten y a decretar la expropiación mediante el pago de la cosa expropiada, y de los perjuicios que se causen al dueño de la misma.

En este caso, radicalmente distinto de aquel a que se refiere el artículo 1.° del decreto, ajeno ya al radicalismo liberal, que no admite ni puede admitir la expropiación, es de todo punto inevitable que el Estado intervenga para resolver un conficto; conflicto

grave entre el derecho del propietario por una parte, y una necesidad social por la parte contraria, y que no podrá resolverse ínterin no se sepa si hay como ciertas escuelas suponen ante el derecho del individuo y sobre él otros derechos superiores, en cuyo nombre sea lícito para el bien comun domar tercas voluntades, y hacer que retrocedan y abran paso a grandes intereses que llegan a la vida, en nombre de la nación; o si, por el contrario, como el radicalismo sostiene, ningún derecho existe sobre el del individuo, y es este derecho cosa tan excelsa y tan sagrada, que nunca la utilidad, por mucho que se multiplique y acumule, podrá llegar a competir con él, que por su propia esencia impera en las más altas regiones.

No es este el momento oportuno para resolver problema tan difícil, y sobre el cual hay pareceres tan opuestos; puede el ministro, en nombre de la revolución, decretar lo que la revolución ha proclamado; no puede ni debe decidir lo que todavía sea dudoso o cuestionable; y como aceptó el dominio público, aceptará la expropiación, sin perjuicio de lo que el país en su día, legítimamente representado, resuelva sobre materias tan arduas y fundamentales.

Pero ya que se conceda esta arma poderosa al poder central, ya que se deje a los individuos, en cuanto son propietarios, a merced de un Gobierno o de un ministro, es natural y justo dar al acto de la expropiación todas las garantías posibles de justicia y de moralidad; por eso establece el artículo 8.º que en todos aquellos casos en que los particulares pretendan construir una obra y pidan declaración de utilidad pública, que trae consigo, a más de otras franquicias y derechos, el de expropiación, tengan aquéllos que presentar un proyecto de dicha obra en los gobiernos de provincia, que se le dé publicidad, que se oiga a los opositores, y que el Estado falle, si preciso fuere, por todos los grados de apelación, entre el derecho del reclamante y la conveniencia general; pero única y exclusivamente sobre este conflicto.

Quizá los trámites puedan parecer todavía largos, aunque el ministro que suscribe los ha reducido en gran parte; pero téngase en cuenta que no son para impedir a la industria privada que proyecte, construya y explote, ni mucho menos para limitar un derecho, sino bien al contrario, para proteger el más sagrado de todos los derechos sociales, porque es fundamento de los restantes: el derecho de propiedad. Si las empresas quieren librarse de la tramitación que el artículo 8.º establece, fácil y expedito hallan el camino; renuncien al derecho de expropiación, adquieran por compra los terrenos, y no pidiendo ayuda al Estado estarán comprendidas en el caso del artículo primero, y ningún agente administrativo entorpecerá su acción. Si al estado acuden, obtendrán algunas ventajas, pero no sin graves y necesarios inconvenientes que en parte compensen aquéllas; lo que ganen en fuerza perderán en libertad y en tiempo, y las empresas serias y de arraigo irán aprendiendo que es preferible renunciar a la declaración de nulidad pública y emprender las obras por cuenta propia, a engranar con la máquina administrativa, que por su naturaleza es de movimientos difíciles y de marcha pausada.

Resta por tratar el último de los tres problemas mencionados, a saber: el que se refiere a las atribuciones de las provincias y de los municipios en punto a construcción de obras públicas.

La libertad de la provincia, la libertad del municipio son dos de los grandes principios proclamados por la revolución; dar vida propia a estas importantísimas agrupaciones, romper las ligaduras que las oprimen, y, en una palabra, convertirlas en verdaderas personas morales, es lo que se ha propuesto el ministro que suscribe, al menos en cuanto se refiere a obras públicas, y es lo que consigna en el artículo 10 al igualarlas en un todo a los particulares. Pero si pueden como miembros de la familia española y con arreglo a dicho artículo 10, proyectar, construir y explotar obras públicas sin que el Estado intervenga; en cambio, al pedir el derecho de expropiación, o al penetrar en el dominio público, están también sujetas a las mismas reglas que las demás personas; y entre la provincia o el municipio que pretenda expropiar un terreno, y el legítimo dueño de éste, se hallará siempre el gobernador, y en alzada el ministro del ramo para fallar entre ambas, porque primero que habitante de la provincia, es el expropiado ciudadano español.

Distintos serían estos trámites en un país en que la provincia gozara de vida política y civil, no subordinada a otra alguna, y en el que sólo estuviera unida a las demás provincias por el lazo de relaciones externas; allí cada una por su propio derecho vencería la voluntad del expropiado sin apelación posible de éste a un poder superior; pero donde la unidad nacional afortunadamente existe, toda persona que se sienta agraviada debe encontrar camino libre para ir hasta el más elevado tribunal, y el límite de la provincia no puede ni debe ser barrera inaccesible para el que busca justicia y reparación. He aquí por qué el artículo 10 no establece diferencias en cuanto a declaración de utilidad pública entre la provincia y el municipio por una parte, y los particulares por otra.

Sólo resta al ministro que suscribe hacer algunas observaciones en cuanto a las obras del Estado; y aqui conviene examinar, siquiera sea brevemente, lo que han sido y lo que deben ser.

Para darse cuenta exacta del carácter que afecte la legislación vigente de obras públicas, conviene fijar la atención en dos puntos radicalmente distintos: los fondos o capitales con que se costean, y la persona o entidad que las ejecutan. En un principio el Estado era capitalista e industrial, y así las obras se pagaban del presupuesto y se construían por la administración; en estos últimos años ha seguido

siendo capitalista, pero ha dejado casi por completo de construir, y las carreteras, los faros, los puertos, se ejecutan hoy por contrata. He aquí un primer paso en el camino de la libertad; no ejerce ya el Estado la industria de la construcción; no hace por sí caminos, no forma materialmente puertos, y, en una palabra, no ejecuta; quien construye y ejecuta y hace es el contratista nacional o extranjero, es la industria privada, es el individuo o la asociación; y para complemento de este gran triunfo de los principios liberales, en esta industria, única en su género que existe en el país, porque el Gobierno no hace a ella competencia, tienen cabida todos los ingenieros libres, posean o no título profesional, vengan de Inglaterra, de Francia, de Italia o de América.

La administración hoy se limita a proyectar algunas veces; a ejecutar aquellas obras de detalle, difíciles, dudosas, en que la parte aleatoria es tan grande que ningún contratista querría tomarlas a su cargo; y, por último, a inspeccionar, ya el cumplimiento de las condiciones de contrata, ya de la explotación de dichas obras públicas, cuando no las entrega libremente al uso común, sino que, por el contrario, las cede a una empresa explotadora.

Dada esta situación, no puede ser dudosa la marcha que conviene seguir, marcha claramente descrita en el artículo 15. Es lo primero inventariar todas las obras públicas que la nación española posee, y después dividirlas en distintos grupos, según sus caracteres especiales. Todas aquellas que como las carreteras y los faros puedan ser usadas en común, deben quedar en poder del Estado y deben entregarse gratuitamente al uso público, porque representan capitales ya empleados en provecho del país, y la ciencia demuestra de una manera clara e indudable que la utilidad social es un máximo cuando el precio del uso es un mínimo; pero al decir, por ejemplo, que las carreteras deben quedar en poder de la administración, no significa con esto, el ministro que suscribe, que todas hayan de continuar sometidas al Gobierno central; muchas de segundo y tercer orden no sirven intereses generales, sólo tienen una importancia local, y por lo mismo será conveniente cederlas a las provincias que la utilizan.

Verdad es que la nueva carga representa nuevos sacrificios para algunas de ellas; pero la vida que, al influjo de las ideas revolucionarias, han de adquirir estas grandes unidades sociales, la vigorosa personalidad a que aspiran la importancia que ya tienen, les imponen grandes deberes que no duda el ministro que suscribe sabrán cumplir con incansable celo y voluntad enérgica; y, por otra parte, los fondos que a la conservación de dichas carreteras se destinan, de la masa general de la nación proceden, y, o se reparten en justa proporción o arbitraria e ilegítima; si lo primero, nada pierden con hacerse cargo directamente de la conservación de estas vías públicas, antes bien, será más económica puesto que es más directa; si lo segundo, causa de regocijo debe ser para todos que a una distribución verdaderamente comunista, cuando no peor, se sustituya un equitativo reparto en el que el sacrificio hecho sea proporcional a la ventaja obtenida.

Segregado este primer grupo, deberá formarse otro con todas aquellas obras que en virtud de la explotación especial que exigen, no pueden ser aprovechadas en común por el público, y todas ellas se venderán resueltamente a la industria privada.

Esta clasificación de obras y esta enumeración de las actuales, es trabajo largo y difícil, que no puede verificarse en breves días, y que debe, por lo mismo, ser materia de un proyecto de ley.

Queda dicho que el Estado no es ya industrial o constructor de obras públicas, sino única y exclusivamente capitalista; por el contrario, el estudio de proyectos en muchos casos, la ejecución casi siempre y la explotación en ocasiones, constituye hoy la esfera a que se extiende la actividad individual. Que aquella función única del Estado pase a la industria libre, y que estas tres industrias parciales, la que proyecta, la que construye, la que explota, se organicen espontáneamente en el país, y que formen un todo armónico, con vida propia e independiente de toda acción gubernamental, es el fin a que deben dirigirse todas las reformas que se realicen en este importantísimo ramo; mas este fin no se consigue en un día: tiempo, constancia, voluntad entero, pero reflexiva se necesitan; y hasta entonces la administración no puede abandonar un servicio en el que estriban tantos y tan vitales intereses, aunque, en cambio, para cortar abusos harto conocidos y harto lamentables, ya procedan de falta de sistema, ya del ilegítimo influjo de poderosas influencias, debe y puede fijar reglas seguras e invariables para las obras que construyan en adelante, y a este fin se encaminan los artículos 16 y 17.

Por último, el sistema de subvenciones que tan graves daños ha causado, que es germen inagotable de inmoralidad, y que bajo el punto de vista económico es por lo extremo inadmisible, queda anulado por completo en los artículos 9.°, 11 y 18.

De esta suerte se evitan para el porvenir consorcios funestos entre el Estado y las empresas, problemas difilísimos, irritantes reclamaciones de indemnización, tantos y tantos conflictos como han surgido en tiempos pasados y aun hoy hacen sentir su desoladora influencia.

Darse cuenta exacta del presente sin exageraciones, siempre fatales, ya en uno ya en otro sentido; fijar la vista en el ideal que la ciencia nos muestra; medir el camino que entre el hoy y el mañana ha de recorrerse, y emprender la marcha con paso rápido y ánimo resuelto de llegar hasta el fin, es, a juicio del ministro que suscribe, la conducta que su deber le impone.

El monopolio del Estado en punto a obras públicas era un mal; ya no existe.

El Estado constructor era contrario a los sanos principios económicos: ya no construye.

El Estado dedicando sus capitales a obras públicas es todavía un sistema vicioso, y desaparecerá.

La asociación libremente constituída y de tal modo organizada que los asociados posean, aun dentro de ella misma, la mayor libertad posible, es la forma perfecta por excelencia, y a ella pertenece el porvenir.

En virtud de las consideraciones anteriores, como individuo del Gobierno provisional y ministro de Fomento,

Vengo en decretar lo siguiente:

BASES GENERALES

PARA LA NUEVA LEGISLACIÓN DE OBRAS PÚBLICAS

Obras construídas por particulares

Artículo 1.° Toda obra de las comprendidas bajo la denominación de públicas, que se ejecute por los particulares, y para la cual no soliciten éstos previa declaración de utilidad, podrá ser proyectada, construída y explotada sin intervención de los agentes administrativos.

Queda el dueño libre de fijar las tarifas, peajes, derechos, y en general los precios que juzgue convenientes por el uso de dicha obra.

Las cuestiones que se susciten con las personas a quienes perjudique su establecimiento, se ventilarán ante los Tribunales ordinarios con exclusión de las autoridades administrativas.

Art. 2.° Cuando la obra que los particulares pretendan llevar a cabo haya de ejecutarse, ya dentro del dominio público, ya ocupando una parte de él, ya afectándole en algún modo, deberá preceder a la ejecución de dicha obra una autorización del Gobierno o de sus delegados, según los casos; pero una vez obtenida, los agentes administrativos sólo intervendrán para exigir el cumplimiento de las condiciones estipuladas en la concesión.

Terminada la obra, cesa la vigilancia por parte del Gobierno; y queda libre el concesionario de enajenar o explotar aquélla en la forma que estime conveniente:

Cuando sólo una parte de la obra afecte al dominio público, los trámites para la concesión, y esta misma, se referirán únicamente a dicha parte y no a la totalidad.

Art. 3.° Las condiciones mencionadas en el artículo anterior, tienen por objeto dejar a salvo los derechos y los intereses del Estado, pero nunca podrán inmiscuirse los agentes administrativos; bajo el pretexto de proteger los intereses del concesionario, en el sistema de construcción que éste adopte para la obra, dimensiones de la misma, materiales empleados ni, en general, en la parte técnica, como tampoco en los medios de explotación, a menos que estas circunstancias no influyan sobre aquellos derechos e intereses del Estado.

Art. 4.° Para que el Gobierno otorgue la concesión a que se refiere el artículo 2.°, deberá presentar el concesionario Memoria y planos explicativos de la obra, de su objeto y de las ventajas que han de reportar con ella los intereses generales.

La administración consultará, para ilustrar su juicio, los informes que para cada clase de obra estén vigentes, o que se establezcan en lo sucesivo; pero estos informes versarán tan solo sobre las ventajas, o inconvenientes de la obra, y daños o beneficios que pueda causar a otros intereses del Estado, según se expresa en el artículo 3.°

Art. 5.° Estas concesiones se harán por el Ministerio de Fomento, sin pública licitación, y a perpetuidad; si hubiere más de una petición para una misma obra, será preferida la que mayores ventajas ofrezca, y en igualdad de circunstancias la que tuviere prioridad. Entiéndese además que dichas concesiones no constituyen monopolio.

Art. 6.° El Gobierno fijará en la concesión la garantía del cumplimiento de las condiciones estipuladas, siempre que aquélla no se hallare consignada en la legislación vigente, así como los casos de caducidad.

Art. 7.° Toda concesión se entiende hecha sin perjuicio de tercero y dejando a salvo los intereses particulares. Los agraviados harán valer sus reclamaciones ante los Tribunales ordinarios sin intervención de los agentes administrativos y sin responsabilidad para el Estado.

Art. 8.° Cuando para alguna obra soliciten los particulares la declaración de utilidad pública, se procederá conforme a las siguientes reglas, según los casos.

Si la obra es de tal importancia que se extiende a varias provincias:

1.° El peticionario depositará en cada uno de los gobiernos de provincia, simultáneamente o sucesivamente, a voluntad suya, un ejemplar de los documentos a que se refiere el artículo 4.° para toda la obra o parte de la misma que exija la declaración de utilidad pública.

2.° Cada Gobernador anunciará por medio del *Boletín oficial* la concesión que se solicita con una lista nominal de los interesados en la expropiación, autorizando al propio tiempo al peticionario para hacer el replanteo de las obras; y haciendo saber a los alcaldes de los términos respectivos los días en que dicho replanteo ha de verificarse para que a su vez lo pongan en conocimiento de los interesados.

3.° El peticionario o un delegado suyo procederá en los días señalados al replanteo de las obras, oirá a los dueños de los terrenos y dará las explicaciones que se le exijan.

4.° Las reclamaciones deberán dirigirse a los alcaldes, dentro de los ocho días siguientes a la terminación del replanteo en el término de cada pueblo, y aquéllos las transmitirán con su informe al Gober-

nador en el plazo de dos días. Dichas reclamaciones podrán versar lo mismo contra la declaración de utilidad pública, que sobre los daños y perjuicios que a interesados se irroguen. Si por ausencia del dueño del predio que se pretende ocupar, faltare éste o un apoderado, se procederá en la forma establecida judicialmente para los asuntos civiles. Los gastos originados serán de cuenta del peticionario.

5.° Cada Gobernador, después de oir, fijando plazos, a la Diputación provincial, a las personas o a las corporaciones que en cada caso se determine y al peticionario, mandará el expediente al Gobierno central, quien decretará en el término de un mes la declaración de utilidad pública. Los informes facultativos no se referirán al mérito del proyecto, porque sobre dicho proyecto no ha de recaer aprobación, sino única y exclusivamente a su posibilidad nacional y a las cuestiones de hecho propias para ilustrar los dos puntos sometidos al fallo administrativo, a saber: la utilidad pública y la expropiación.

Si la obra afecta tan sólo a una provincia, se seguirán reglas semejantes a las anteriores, sustituyendo a la administración central el gobernador de la provincia, y éste, de acuerdo con la Diputación, declarará la obra de utilidad pública o negará dicha declaración.

Sin embargo, cuando los que se sientan agraviados acudan en alzada contra el gobernador, compete al ministro de Fomento fallar en último término; pero el recurso contra aquella providencia deberá hacerse precisamente en el término de ocho días, a contar de aquél en que se publique el fallo del gobernador.

Por último, si la obra estuviera comprendida en un municipio, el alcalde, de acuerdo con el Ayuntamiento, y después de oir al agente facultativo que corresponda, compete la declaración de utilidad pública; pero si los que se crean agraviados recurren en alzada, decretará de nuevo el gobernador, oída la Diputación y el ingeniero, y si aun apelasen, fallará en último término la administración central.

Queda siempre expedita para toda reclamación que se refiera a expropiaciones la vía contenciosa.

Art. 9.° El Estado no subvencionará ninguna obra de las comprendidas en los artículos 1.° y 2.°. No se consideran como subvenciones las franquicias y derechos que lleva consigo la declaración de utilidad pública.

Obras provinciales y municipales

Art. 10. Las provincias y los municipios podrán ejecutar las obras comprendidas en los artículos 1.° y 2.° en la misma forma y bajo las mismas condiciones que los particulares.

La autorización del ministerio de Fomento no prejuzga ninguna de las cuestiones que la concesión envuelva respecto a la dependencia en que están aquellas corporaciones de los demás ministerios.

Art. 11. El Estado no subvencionará obra alguna de las comprendidas en el artículo anterior.

No se consideran como subvenciones las franquicias y derechos que concede la declaración de utilidad pública.

Art 12. Las corporaciones provinciales y municipios procederán en el nombramiento de los empleados que se han de encargar de la dirección, vigilancia e inspección de las obras, en la forma que para otros servicios está prescrito en la ley de diputaciones y ayuntamientos.

Art. 13. La administración central no tendrá otras funciones, en cuanto se refiere a la construcción de obras públicas por las provincias y municipios, que las de ejercer alta inspección, y exigir responsabilidades cuando proceda.

Obras construídas por el Estado

Art. 14. El Estado costeará en totalidad o contribuirá en parte a la construcción de las obras afectas a los servicios que hoy están a su cargo, siempre que ningún particular, empresa o corporación lo solicite.

Art. 15. El Gobierno presentará a las Cortes un proyecto de ley fijando individualmente las obras que en adelante tomará a su cargo, dentro de cada servicio público y especificando de las ya construídas:

1.° Las que conserva bajo su dominio.
2.° Las que enajena por venta.
3.° Las que se propone arrendar, ya para su conservación, ya para su explotación.
4.° Las que conviene abandonar a las provincias o municipios.

Art. 16. En el proyecto de ley a que se refiere el artículo 25, se fijarán las reglas a que debe sujetarse la administración al emprender la construcción de cualquier obra pública.

Art. 17. El Estado atenderá con preferencia en la construcción de las obras comprendidas en el artículo 14, a las subvencionadas por las provincias o por los municipios, y entre éstas a las que lo sean con un tipo mayor.

Art. 18. Cuando algún particular, empresas o corporación solicite la concesión de obras comprendidas en el artículo 14, el Estado, bajo las debidas garantías, le autorizará para construir dichas obras y para explotarlas; pero en ningún caso, ni bajo pretexto alguno, las subvencionará.

No se consideran como subvenciones las franquicias, derechos y ventajas concedidas por la declaración de utilidad pública.

Art. 19. El Gobierno podrá establecer sobre las obras existentes, o sobre las que en adelante construya, salvo los derechos adquiridos, los recargos o impuestos que consideren necesarios para reintegrarse de las sumas invertidas y de sus intereses, o sólo de las primeras, cuando sea gratuito el uso de la obra.

En cada obra en particular, y en la ley que la autorice, se fijará la manera de entregarla al uso público.

Art. 20. Si el Estado decidiese reintegrarse del capital y de los intereses, y a la ejecución de la obra hubieran contribuído particulares, municipios o provincias, serían reintegrados en este mismo orden en cuanto al capital, y los intereses se repartirían en justa proporción.

Art. 21. Quedan anuladas todas las disposiciones que se opongan al presente decreto.

Art. 22. Sin perjuicio de las reformas que ulteriormente se introduzcan en la ley de aguas, quedan derogados los artículos 93, 94, 95, 98, 101, 102, segunda parte del 106, 108, 217, 218, 236, 249, 252, 254, 255, 256, 257 y 261.

Art 23. Se dictarán por este ministerio las reglas necesarias para aplicar a cada clase de obras el presente decreto, así como las disposiciones transitorias indispensables, dejando a salvo todos los derechos adquiridos.

Art. 24. Podrán aplicarse a los expedientes de obras públicas que se hallan en tramitación, las reglas de este decreto en todo aquello que tienda a simplificar dichos trámites, a menos que los interesados no prefieran que continúen con arreglo a lo que prescribe la legislación vigente.

Art. 25. El Gobierno presentará a las Cortes un proyecto de ley sobre obras públicas.

Madrid, 14 de Noviembre de 1868.--El ministro de Fomento, *Manuel Ruiz Zorrilla.*

Las vicisitudes propias de la época, impidieron el desarrollo de las medidas complementarias que exigía este Decreto ley, y como el tiempo iba pasando y acababa de establecerse una nueva forma de Gobierno que debía insistir en las orientaciones fundamentales que inspiraron aquél, y aun procurar extenderlas, un Decreto de 5 de Abril de 1873, ordenó que se formase una Comisión que debía formular un proyecto de ley general de Obras públicas, con arreglo a las Bases establecidas en el de 14 de Noviembre, y redactar al mismo tiempo el reglamento para su ejecución; pero aunque se encargó la mayor urgencia para que esos trabajos estuviesen terminados antes de la fecha señalada para la reunión de las Cortes, no se realizó este propósito, y este Decreto no tuvo ningún resultado práctico, y su incumplimiento motivó la ley de 20 de Agosto de 1873, por la que se declaró vigente el Decreto ley de 14 de Noviembre de 1868, y se garantizó el respeto a los derechos que a su amparo se hubiesen creado.

Sobrevino la restauración, y aunque los primeros meses del nuevo régimen fueron fecundos en disposiciones sobre ferrocarriles, todas ellas se refirieron a la necesidad de normalizar el servicio hondamente perturbado por la guerra civil y los trastornos políticos, pero, por el pronto, no se señaló ninguna rectificación en la política ferroviaria.

El primer indicio de algún cambio en esta materia, no se refiere a este punto determinado, y sólo el Real decreto de 13 de Agosto de 1876, que se incluye con su exposición de motivos por el interés que ofrece, vino, apenas restablecida la normalidad en el país, a ocuparse de la revisión de tarifas, cuestión que se había planteado en cuanto cesaron el estado de guerra y sus perturbaciones consiguientes, produciendo un estado de opinión que interesa mucho conocer.

Real decreto y Real orden de 13 de Agosto de 1876 creando una Comisión para el estudio de las tarifas legales que aplican las Empresas de ferrocarriles

MINISTERIO DE FOMENTO. — EXPOSICIÓN. — Señor: Según el artículo 35 de la ley general de ferrocarriles, las tarifas de las líneas puestas en explotación deben revisarse cada cinco años, sin que se haya verificado hasta ahora esa revisión, tal vez por haber tenido en cuenta que la situación económica de la generalidad de las compañías no se prestaba a reducir el máximun de las tarifas señalado en sus respectivas concesiones. Tan general es, sin embargo, la creencia de que la reducción podría hacerse en beneficio de los intereses generales y de las Empresas mismas; tan frecuentes las reclamaciones de la opinión pública por cuantos medios tiene de manifestarse, en solicitud de que se rebajen los precios actualmente establecidos en las vías férreas, que el Congreso de los Diputados, atento a la voz de la opinión y animado del deseo de satisfacer sus exigencias en el caso de que fuesen justas, ha nombrado una comisión de su seno con el fin de que examinando las condiciones en que se realiza la admi-

nistración y transporte de los ferrocarriles proponga en su día las reformas que a su juicio sean convenientes.

En asunto de tanta importancia, y que lleva consigo cuestiones cuya resolución puede favorecer o perjudicar cuantiosos intereses, opina el ministro que suscribe que ante el acuerdo adoptado por uno de los Cuerpos Colegisladores, la Administración pública debe apresurarse a secundar tan loables propósitos, procurando por su parte estudiar la cuestión de tarifas con el detenimiento que requiere, adquirir datos que puedan servir para que la ilustrada Comisión del Congreso emita su dictamen, y dilucidar todos los puntos conducentes a la conciliación de los intereses de la Agricultura, la Industria y el Comercio con los de las Empresas de ferrocarriles, que también son atendibles y dignos de consideración por parte del Estado.

Para la consecución de estos fines, ningún medio más adecuado que el nombramiento de una Comisión compuesta de representantes de todos los intereses enlazados con la cuestión de que se trata. Los trabajos de esta Comisión, por lo mismo que en su seno habrá de dilucidarse la materia de tarifas bajo todos sus aspectos, por lo mismo también que en los individuos que la componen han de hallar defensa los intereses generales y los privados, no pueden menos de ser grandemente útiles, no sólo para las ulteriores decisiones del Gobierno, sino también para que la Comisión de los diputados forme una opinión sólidamente establecida, y las Cortes, en caso necesario, adopten una disposición legislativa que responda a las exigencias de la opinión, sin menoscabo de los derechos adquiridos.

Fundado en lo expuesto, el ministro que suscribe tiene la honra de someter a V. M. el siguiente proyecto de decreto.

Madrid, 13 de Agosto de 1876.—Señor: A los reales pies de V. M.—*C. el conde de Toreno.*

REAL DECRETO

Tomado en consideración las razones que me ha expuesto el ministro de Fomento,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.° Bajo la presidencia del ministro de Fomento, quien podrá delegarla en el director general de Obras públicas, se crea una Comisión compuesta de un senador del Reino, un diputado a Cortes, el director general de Obras públicas, un individuo del Consejo superior de Agricultura, un inspector del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, dos individuos de la Empresa de caminos de hierro y el jefe del Negociado de ferrocarriles del ministerio de Fomento, que será vocal secretario.

Art. 2.° La Comisión de que trata el artículo anterior tendrá por objeto estudiar las tarifas legales que aplican las Empresas de ferrocarriles en sus respectivas líneas, proponiendo cuantas reformas estime convenientes en aquéllas, a fin de conciliar los intereses generales con el particular de las mismas Empresas.

Art. 3.° Esta Comisión podrá reclamar directamente de todos los centros administrativos cuantos datos considere necesarios para ilustrar la cuestión y llenar cumplidamente su cometido.

Dado en San Ildefonso a trece de Agosto de mil ochocientos setenta y seis.—ALFONSO.—El ministro de Fomento, *C. Francisco Queipo de Llano.*

REAL ORDEN

Ilmo. Sr.: Acordada por Real decreto fecha de ayer la creación de una Comisión especial para estudiar las tarifas de ferrocarriles y proponer las reformas que en ellas puedan introducirse, S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido nombrar para componerla a D. José Ramón López Dóriga, senador del Reino; D. Saturnino Arenillas, diputado a Cortes; D. Alejandro Olivan, vocal del Consejo Superior de Agricultura; D. Joaquín Núñez de Prado, inspector general de segunda clase del Cuerpo de Ingenieros Caminos, Canales y Puertos; y en representación de las Empresas de ferrocarriles a D. Tomás Ibarrola y D. Cipriano Segundo Montesinos.

De Real orden lo digo a V. I. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde a V. I. muchos años. Madrid, 14 de Agosto de 1876.—*C. Toreno.*—Sr. Director general de Obras públicas.

La rectificación que era lógico esperar del Decreto ley del 68, apareció por fin en la ley de Bases para la legislación de Obras públicas de 29 de Diciembre de 1876, publicándose la ley de Obras públicas de acuerdo con ellas el 13 de Abril de 1877. Como la ley de ferrocarriles no es más que la aplicación de los preceptos generales de ésta para poderla interpretar debidamente, es necesario tener presente la de Obras públicas, y por esta razón se da cabida aquí a los artículos que interesan especialmente para el objeto de este capítulo.

Ley general de obras públicas de 13 de Abril de 1877.

....

....

MINISTERIO DE FOMENTO.—Don Alfonso XII, por la gracia de Dios Rey constitucional de España:

....

....

CAPITULO PRIMERO

Clasificación de las obras.

Artículo 1.° Para los efectos de esta ley, se entienden por obras públicas las que sean de general uso y aprovechamiento, y las construcciones destinadas a servicios que se hallen a cargo del Estado, de las provincias y de los pueblos.

Pertenecen al primer grupo: los caminos, así ordinarios como de hierro, los puertos, los faros, los grandes canales de riego, los de navegación y los trabajos relativos al régimen, aprovechamiento y policía de las aguas, encauzamiento de los ríos, desecación de lagunas y pantanos y saneamiento de terrenos. Y al segundo grupo: los edificios públicos destinados a servicios que dependan del ministro de Fomento.

Art. 2.° Para el examen y aprobación de los proyectos, vigilancia de la construcción y conservación de las obras públicas, su policía y uso, dependerán aquéllas siempre de la Administración en cualquiera de sus esferas, central, provincial o municipal.

Art. 3.° Las obras públicas, así en lo relativo a sus proyectos como a su construcción, explotación y conservación, pueden correr a cargo del Estado, de las provincias, de los Municipios y de los particulares o Compañías.

Art. 4.° Son de cargo del Estado:

....

....

6.° La construcción, conservación y explotación de aquellos ferrocarriles de gran interás nacional, por altas consideraciones administrativas no deban entregarse a particulares o Compañías.

7.° Los demás caminos de hierro de interés general, en cuanto concierne a las concesiones, examen y aprobación de los proyectos y vigilancia para que se construyan y exploten del modo más seguro y conveniente.

....

....

Art. 7.° Pueden correr a cargo de particulares o compañías, con arreglo a las prescripciones generales de esta ley y a las especiales de cada clase de obras:

1.° Las carreteras y los ferrocarriles en general.
2.° Los puertos.
3.° Los canales de riego y navegación.
4.° La desecación de lagunas y pantanos.
5.° El saneamiento de terrenos insalubres.

CAPITULO II

De la gestión administrativa y económica de las obras públicas

Art. 8.° Es atribución del Ministerio de Fomento:

....

....

2.° Lo concerniente al modo y forma de constitución de las sociedades o compañías que soliciten concesiones de ferrocarriles de interés general, al otorgamiento de estas concesiones y privilegios correspondientes a las mismas, al examen y aprobación de los proyectos, y al servicio de inspección que debe ejercer el Estado sobre la construcción, conservación, explotación y policía de los expresados ferrocarriles.

3.° Todo lo que se refiere a la construcción y explotación de aquellos ferrocarriles de alto interés público que, según lo previsto en el párrafo sexto del artículo 4.°, se disponga en leyes especiales que corran a cargo del Estado.

....

....

CAPITULO III

De las obras costeadas por el Estado

Art. 20. El Ministerio de Fomento formará oportunamente los planes generales de las obras públicas que hayan de ser costeadas por el Estado, presentando a las Cortes los respectivos proyectos de ley en que aquellos se determinen y clasifiquen por su orden de preferencia.

Art. 21. El Gobierno no podrá emprender ninguna obra pública para la cual no se haya consignado en los presupuestos el crédito correspondiente. En cualquier otro caso, para emprender una obra necesitará el Gobierno hallarse autorizado por una ley especial. Exceptuándose de este requisito las obras de mera reparación, así como las de nueva construcción que fueren declaradas de reconocida urgencia en virtud de un acuerdo del Consejo de Ministros, previo informe de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, y del Consejo de Estado en pleno.

Art. 22. No podrá incluirse en los presupuestos generales del Estado partida alguna para obras públicas que no se halle comprendida en los planes a que se refiere el artículo 20, a menos que no haya sido autorizado el Gobierno, al efecto, por una ley especial. En todo caso, para incluir el importe de una obra en los presupuestos generales se requiere que se haya estudiado previamente, y que sobre el proyecto haya recaído la correspondiente aprobación.

Respecto de las obras de conservación y reparación bastará que se halle consignado el crédito ge-

neral para tales conceptos en los presupuestos del Estado que rijan al tiempo en que hayan de ejecutarse.

Art. 23. Dentro de los créditos legislativos podrá el Gobierno disponer el estudio de las obras públicas, cuya ejecución juzgue conveniente promover, con arreglo a lo dispuesto en los dos artículos anteriores.

Art. 24. El Gobierno podrá establecer impuestos o arbitrios por el aprovechamiento de las obras que hubiere ejecutado o ejecute con fondos generales, salvo los derechos adquiridos, y dando cuenta a las Cortes.

Art. 25. El Gobierno podrá ejecutar las obras de cargo del Estado por administración o por contrata. El primer método se aplicará únicamente a aquellos trabajos que no se presenten a contratación por sus condiciones especiales, o porque no puedan fácilmente sujetarse a presupuestos por predominar en ellos la parte aleatoria, o por otra cualquiera circunstancia.

Art. 26. El Gobierno podrá contratar las obras públicas que sean de su cargo:

1.° Obligándose a pagar el importe de las obras a medida que los trabajos se vayan ejecutando en los plazos y con las formalidades que se determinen en las cláusulas especiales de cada contrato, y en las condiciones generales que deben regir en todos los referentes a este servicio.

2.° Otorgando a los contratistas el derecho de disfrutar por tiempo determinado del producto de los arbitrios que se estabezcan para el aprovechamiento de las obras, según lo dispuesto en el artículo 24 de la presente ley.

3.° Combinando los dos medios expresados.

Art. 27. Cuando las obras que hubiere ejecutado el Estado puedan ser objeto de explotación retribuída, se verificará ésta por contrata mediante subasta pública, excepto en los casos en que por circunstancias especiales se declare la conveniencia de que el Gobierno la tome a su cargo. Esta declaración se hará por decreto expedido por el Ministerio de Fomento, oída la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, y la Sección de Fomento del Consejo de Estado.

Art. 28. En las obras que se ejecuten a cuenta del Estado por los medios indicados en los párrafos segundo y tercero del artículo 26, los precios que se fijen para el uso y explotación de dichas obras no podrán exceder de las tarifas con arreglo a la cual se hubiese hecho la abjudicación; pero podrán rebajarse dichos precios si los adjudicatarios lo tuviesen por conveniente, sujetándose a las condiciones que se prescriban en la contrata.

Art. 29. En los pliegos de condiciones de cada contrata se comprenderán los servicios gratuitos que deben prestar los adjudicatarios respectivos y las tarifas especiales para los diversos servicios públicos.

Art. 30. El estudio de los proyectos, la dirección de las obras que se ejecuten por administración y la vigilancia de las que se construyan por contrata competen en las obras de cargo del Estado al Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Por medio de los mismos Ingenieros ejercerá el Gobierno la inspección que sobre las obras provinciales y municipales le corresponden, cor arreglo al párrafo noveno del artículo 8.° de la presente ley.

Se exceptúan las construcciones civiles, cuyo estudio, dirección y vigilancia se encomendarán a arquitectos con título, nombrados libremente por el ministerio a que las obras correspondan.

Art. 31. Los contratistas quedan en libertad de elegir para la dirección de los trabajos que se obliguen a ejecutar a las personas que tuvieren por conveniente, las cuales en todo caso ejercerán sus cargos bajo la vigilancia e inspección de los agentes del Gobierno, según lo dispuesto en el artículo anterior.

Art. 32. Los contratistas de las obras del Estado, sus dependientes y operarios gozarán del beneficio de vecindad en el aprovechamiento de leñas, pastos y demás de que disfruten los vecinos de los pueblos en cuyos términos se hallen comprendidas dichas obras.

Art. 33. Los trabajos de conservación y reparación que exijan las obras de cargo del Estado se llevarán a cabo por el ministerio de Fomento, ajustándose a los créditos que, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 13 y en el párrafo segundo del artículo 22 de esta ley, se deben consignar en los presupuestos generales.

. . . .

. . . .

. . . .

. . . .

CAPITULO VI

De las obras ejecutadas por particulares, para las cuales no se pida subvención ni ocupación de dominio público

Art. 52. Los particulares o compañías podrán ejecutar, sin más restricciones que las que impongan los reglamentos de policía, seguridad y salubridad públicas, cualquiera obra de interés privado que no ocupe ni afecte al dominio público o del Estado, ni exija expropiación forzosa de dominio privado.

Art. 53. Los particulares y compañías podrán también construir y explotar obras públicas destinadas al uso general y las demás que se enumeran en el artículo 7.° de esta ley, mediante concesiones que al efecto se les otorguen.

Art. 54. Dichas concesiones, siempre que no se pidiere subvención ni ocupación constante del dominio público, ni se destruyan con ellas los planes a que se refieren los artículos 20, 34 y 44, se otorgarán, respectivamente, por el ministro de Fomento,

por la Diputación provincial o por el Ayuntamiento a cuyo cargo correspondan las obras. Las concesiones de obras para las cuales no se pida subvención, pero que destruyan los planes de las obras de cargo del Estado a que se refiere el articulo 20, no podrán ser otorgadas sino por medio de una ley. En el mismo caso las que destruyan los planes de obras provinciales o municipales citados en los artículo 24 y 44 no podrán ser otorgadas sino por medio de Reales decretos expedidos por el ministerio de Fomento.

Art. 55. En todo caso las concesiones a que se refiere el artículo anterior se otorgarán a lo más por noventa y nueve años, á no ser que la índole de la obra reclamase un plazo mayor, lo cual deberá ser siempre objeto de una ley. Transcurrido el plazo de la concesión, la obra pasará a ser propiedad del Estado, de la provincia o del Municipio de cuyo cargo fuere. Toda concesión se otorgará sin perjuicio de tercero y dejando a salvo los intereses particulares.

Art. 56. Para que pueda otorgarse a un particular o compañía la concesión de una obra pública en los casos a que se refiere el artículo 54, se requiere un proyecto con todos los datos que con sujeción a lo que se disponga en los reglamentos sean necesarios para formar cabal juicio de la obra, de su objeto y de las ventajas que de su construcción han de reportar los intereses generales.

Art. 57. Para la formación del proyecto a que se refiere el artículo anterior, el peticionario podrá solicitar del ministerio de Fomento o de las corporaciones a quienes corresponda la competente autorización.

Esta autorización sólo lleva consigo:

1.° El poder reclamar la protección y auxilio de las autoridades.

2.° El poder entrar en propiedad ajena para hacer los estudios, previo el permiso del dueño, administrador o colono si residiere en la propiedad o cerca de ella; y en otro caso, o en el de negativa, con el del alcalde, que deberá concederla siempre que se afiance mediante un cómputo prudencial el pago inmediato de los daños que puedan ocasionarse.

Ast. 58. Los particulares o compañías que pretendan construir y explotar una obra pública, dirigirán su solicitud al ministro de Fomento o corporación a que en cada caso corresponda otorgar la concesión, acompañando el proyecto mencionado en el artículo 56, y además un documento que acredite haber depositado en garantía de sus propuestas el 1 por 100 del presupuesto de la referida obra.

Art. 59. El Gobierno, en los casos en que a él corresponda con arreglo al artículo 54 otorgar la concesión, consultará, para ilustrar su juicio, los informes que respecto de cada clase de obras establezcan las leyes especiales y los reglamentos, siendo requisito indispensable para la aprobación del proyecto el dictamen previo, según los casos, de la Junta Consultiva, Canales y Puertos, de Caminos o de la Real Academia de San Fernando.

Cuando según lo dispuesto en el artículo citado la concesión deba hacerse por el poder legislativo, el ministro de Fomento presentará a las Cortes el oportuno proyecto de ley, si del expediente resultase probada la conveniencia de llevar a cabo la obra a que se refiere la petición.

Las Diputaciones y Ayuntamientos se atendrán a lo que prevengan los reglamentos para la tramitación de los expedientes de concesión que les corresponda otorgar, con arreglo al artículo 54 de la presente ley.

Art. 60. Se fijará por regla general entre las cláusulas de toda concesión:

1.° La cantidad que deberá depositar el concesionario en garantía del cumplimiento de sus compromisos, la cual será del 3 al 5 por 100 del presupuesto de las obras.

2.° Los plazos en que deberán empezarse y terminarse los trabajos.

3.° Las condiciones para el establecimiento y para el uso de las obras que en cada caso se crean convenientes con arreglo a las leyes.

4.° Los casos de caducidad y las consecuencias de esta caducidad.

Art. 61. Se considerará siempre como caso de caducidad de una concesión de las comprendidas en el artículo 54, el de pedir subvención después de haber sido otorgada la concesión referida. Cuando por medio de una ley se concediese subvención o auxilio procedentes de fondos públicos para que pueda ejecutarse la obra, la subvención o el auxilio no podrá recaer directamente en favor del anterior concesionario, sino en provecho de la obra misma, la cual se sacará inmediatamente a subasta con arreglo a lo que se previene en esta ley respecto de las obras subvencionadas.

Art. 62. Cuando se presente más de una petición para una misma obra, será preferida la que mayores ventajas ofrezca a los intereses públicos. Para apreciar estas ventajas, el Ministerio de Fomento o las corporaciones a las que en su caso corresponda otorgar la concesión, procederán a hacer las informaciones que prevengan los reglamentos.

Cuando sea el Ministerio de Fomento el competente para hacer la concesión, antes de resolver sobre la preferencia entre las peticiones, deberá oir a la corporación a que corresponda y a la Sección de Fomento del Consejo de Estado.

Art. 63. Si de las informaciones a que se refiere el artículo anterior resultaren iguales en circunstancias las propuestas hechas, la concesión se hará mediante subasta pública, en la que podrán tomar parte, no sólo los peticionarios, sino cualquiera otra persona que acredite haber hecho el depósito del 1 por 100 del presupuesto de la obra.

La licitación versará, en primer término, sobre rebajas en las tarifas de explotación; y si en ellas re-

sultare igualdad, sobre rebajas en el tiempo de la concesión. El adjudicatario tendrá la obligación de abonar al firmante de la petición que hubiere sido presentada la primera, en el caso de que éste no hubiere sido el mejor postor, los gastos del proyecto según tasación pericial de los mismos, practicada con anterioridad a la subasta.

Art. 64. No podrá concederse obra alguna pública solicitada por Empresa o particulares sin que previamente se publique su petición en la *Gaceta* y *Boletín oficial* de la respectiva provincia, concediéndose un plazo de treinta días para la admisión de otras proposiciones que puedan mejorar la primera.

Art. 65. Hecha la concesión de una obra pública, el Gobierno o las corporaciones que en su caso la hubieren otorgado, vigilarán por medio de sus agentes facultativos la construcción de los trabajos para que se observen las condiciones estipuladas. Igual vigilancia se ejercerá sobre la explotación, una vez terminados los trabajos y autorizada aquélla en los términos que prescriban los reglamentos.

Art. 66. El concesionario podrá, previa autorización del Ministerio de Fomento o corporación que hubiere otorgado la concesión, enajenar las obras, con tal de que el que las adquiera se obligue en los mismos términos y con las mismas garantías que lo estaba el primero al cumplimiento de las condiciones estipuladas.

Art. 67. La fianza a que se refiere el párrafo primero del artículo 60 no se devolverá al concesionario mientras no justifique tener obras hechas por un valor equivalente a la tercera parte de las comprendidas en la concesión. Dichas obras sustituirán entonces a la fianza, y responderán al cumplimiento de las cláusulas de la concesión.

Art. 68. La declaración de caducidad de la concesión de una obra pública de las comprendidas en este capítulo, en el caso de que proceda, se hará por el Ministerio de Fomento o corporación que la hubiere otorgado, y siempre previo expediente en que deberá ser oído el interesado.

Art. 69. La caducidad de una concesión por faltas imputables al concesionario lleva consigo la pérdida de la fianza en beneficio de la Administración general, provincial o municipal, según los casos.

Art. 70. Si al declararse la caducidad no hubieren sido aún comenzadas las obras, la Administración queda desligada de todo compromiso con el concesionario. Si habiéndose ya ejecutado algunas no hubiesen sido bastantes para devolver su fianza al concesionario, se sacarán a subasta las obras ejecutadas por término de tres meses, sirviendo de tipo para la misma el importe a que asciendan los terrenos adquiridos, las obras hechas y los materiales existentes. Las obras se adjudicarán al que ofreciere por ellas mayor cantidad, y el nuevo concesionario satisfará entonces al primitivo el importe del remate, y quedará subrogado a él en todos sus derechos y obligaciones.

En ambos casos debe perder la fianza el concesionario primitivo.

Art. 71. Si al pronunciarse la caducidad hubiese sido devuelta la fianza, se sacarán asimismo a subasta por término de dos meses, bajo el mismo tipo, las obras hechas por el concesionario. De la cantidad ofrecida por el mejor postor, el cual será declarado adjudicatario de la concesión, se reservará la Administración la fianza devuelta; y la diferencia, si la hubiese, se entregará al concesionario primitivo.

Art. 72. En los casos de los artículos anteriores, si no hubiere remate por falta de postores, se sacarán nuevamente a subasta las obras ejecutadas por término de un mes bajo el mismo tipo.

Si no se adjudicase la concesión en ninguna de las subastas, se incautará el Estado, provincia o pueblo que la hubiese otorgado, de todas las obras ejecutadas, de las cuales hará el uso que tenga por conveniente, sin que el concesionario cuyos derechos se declarasen caducados pueda reclamar.

Art. 73. Ninguna obra para cuya explotación sea necesario ocupar otra obra perteneciente al Estado, provincias o pueblos, podrá concederse sin previa licitación en remate público sobre las bases que al efecto se determinen. Al peticionario le será reservado el derecho de tanteo; y cuando no quedase la concesión a su favor, deberá serle sastifecho por el adjudicatario el importe del proyecto con arreglo a tasación pericial hecha y anunciada con anticipación a la subasta.

CAPITULO VII

De las obras subvencionadas con fondos públicos, pero que no ocupen dominio público.

Art. 74. Siempre que se pidiese subvención de cualquiera clase para la ejecución por particulares o Compañías de una obra pública que no hubiese de ocupar o aprovechar constantemente una parte del dominio público, la concesión al efecto, cuando la subvención haya de proceder de una provincia o municipio, se hará por la corporación a cuyo cargo correspondan las obras, pero en todo caso mediante subasta pública; y si la subvención hubiese de proceder del Estado, será además la concesión objeto de una ley.

Se entiende por subvención para los efectos de este artículo cualquier auxilio directo o indirecto de fondos públicos, incluso la franquicia de los derechos de Aduanas para el material que haya de introducirse de extranjero; franquicia que siempre deberá ser otorgada por una ley.

Art. 75. Las concesiones a que se refiere el artículo anterior serán siempre temporales, no pudiendo exceder su duración de noventa y nueve años. Transcurrido este plazo, la obra pasará a ser propiedad del Estado, provincia o pueblo que hubiere suministrado la subvención.

Art. 76. Los particulares o Compañías que pretendan subvención de fondos públicos para construir

una obra de las a que este capítulo se refiere, podrán impetrar la autorización necesaria para hacer los estudios correspondientes en los términos y con los derechos que se mencionan en el artículo 57 de la presente ley. A la solicitud de concesión deberá acompañarse el proyecto completo de las obras, arreglado a lo que prescriban los reglamentos, y además un documento que acredite que el peticionario ha depositado en garantía del cumplimiento de las proposiciones que hiciere o admitiese en el curso del expediente el 1 por 100 del importe total del presupuesto de las referidas obras.

Art. 77. El Ministerio de Fomento o la corporación correspondiente abrirá una información, según determinen los reglamentos, para justificar la utilidad del proyecto. Si la obra de que se trata fuese de las comprendidas en las planes a que se refieren los artículos 20, 34 y 44 de esta ley, no será necesario proceder a dicha información.

Art. 78. Aprobado el proyecto por los trámites que prescriban los reglamentos; confrontado que haya sido sobre el terreno por los Ingenieros del Estado o por los funcionarios facultativos que designen las Diputaciones o Ayuntamientos, según los casos, y aceptadas que sean recíprocamente las condiciones de la concesión, el ministro de Fomento, en el caso de que se trate de obras del Estado, presentará a las Cortes el proyecto de ley necesario para otorgarla, al tenor de lo prescrito en el artículo 74.

Art. 79. Fijado por la ley, en el caso de obras del Estado, o por la Diputación o Ayuntamiento correspondiente cuando se trate de obras a cargo de estas corporaciones, el máximum del subsiduo que hayan de darse como subvención para la obra proyectada, se sacará bajo aquel tipo a subasta la concesión por término de tres meses, y se adjudicará al mejor postor, con la obligación de abonar al peticionario, si éste no fuese el adjudicatario, el importe de los estudios del proyecto, según tasación pericial practicada y anunciada antes de la licitación en la forma que determinen los reglamentos.

Art. 80. Para poder tomar parte en la subasta es preciso acreditar que se ha depositado en garantía las proposiciones que se presenten el 1 por 100 del valor total de la obra, segun el presupuesto aprobado.

Art. 81. No podrá en ningún caso expedirse el título de concesión mientras el concesionario no acredite haber depositado en garantía del cumplimiento de sus obligaciones el 5 por 100 del importe del presupuesto de las obras.

Si el concesionario dejase trascurrir quince días sin prestar esta fianza, se declarará sin efecto la adjudicación, con pérdida del depósito a que se refiere el artículo anterior, volviéndose a subastar la concesión de la obra por término de cuarenta días.

La fianza de que se trata en este artículo no será devuelta a la empresa concesionaria mientras no estén totalmente concluídas y en disposición de ser explotadas las obras de la concesión.

Art. 82. Son aplicables a las obras subvencionadas las disposiciones del artículo 65 de la presente ley acerca de la vigilancia que debe ejercer la Administración sobre las mismas durante su construcción y explotación.

El servicio de vigilancia sobre las obras subvencionadas se extenderá además a la parte económica y mercantil de la empresa concesionaria, y a que el abono de los auxilios o subvenciones se verifique en la proporción que corresponda a los trabajos ejecutados con arreglo a las cláusulas estipuladas.

Art. 83. No podrá introducirse variaciación ni modificación alguna en el proyecto que haya servido de base a una concesión subvencionada sin la competente autorización del ministerio de Fomento o corporación que la hubiese otorgado.

La autorización del ministerio de Fomento, cuando se trate de obras subvencionadas por el Estado, no podrá recaer, sino después de oir a la corporación respectiva y al Consejo de Estado en pleno, y de llenarse los demás requisitos que se señalen en el reglamento para la ejecución de esta ley.

Art. 84. Cuando por consecuencia de las variaciones de que se trata el artículo se disminuyese el coste de las obras, se rebajará proporcionalmente a esta disminución el importe de los auxilios o subvenciones.

Si de las variaciones o modificaciones resultase aumento de coste, aun cuando con ellas se perfeccionasen dichas obras y se obtuviesen ventaja en su uso y explotación, no por eso se aumentarán las subvenciones ni los auxilios otorgados por la ley de concesión, a no ser que se dispusiese otra cosa en una ley especial.

Art. 85. La declaración de caducidad de una concesión subvencionada corresponde hacerla al Ministerio de Fomento cuando se trate de obras del Estado, y en los demás casos a la Diputación o Ayuntamiento que con arreglo al artículo 74 hubiere otorgado dicha concesión.

Siempre que se declare definitivamente caducada una concesión subvencionada, quedará a beneficio del Estado o de la corporación correspondiente el importe de la garantía que, según el artículo 81, se hubiese exigido al concesionario.

Art. 86. Las concesiones subvencionadas de obras públicas caducarán por completo si no se diese principio a los trabajos, o si no se terminase la obra o cualquiera de las secciones en que se hubiese dividido dentro de los plazos señalados.

Cuando ocurra algún caso de fuerza mayor y se justifique debidamente en virtud de una información seguida con arreglo a lo que se disponga en los reglamentos, podrán prorrogarse los plazos concedidos por el tiempo absolutamente necesario. Si la subvención procediese de fondos generales, la prórroga corresponde concederla al ministro de Fomento, oído el Consejo de Estado.

Al fin de là prórroga caducará la concesión si

dentro de aquélla no se cumpliese lo estipulado.

Art. 87. Cuando por culpa de la empresa se interrumpiese el servicio público de una obra subvencionada, el ministro de Fomento, la Diputación o Ayuntamiento, según los casos, adoptarán desde luego las disposiciones necesarias para asegurarle provisionalmente por cuenta del concesionario.

En el término de seis meses deberá justificar la empresa que cuenta con los recursos suficientes para continuar la explotación, pudiendo ceder ésta a otra empresa o tercera persona, previa autorización del Gobierno o corporación a que corresponda. Si aun por este medio no continuara el servicio, se tendrá por caducada la concesión.

Art. 88. De la resolución del Gobierno declarando la caducidad podrá el concesionario reclamar por la vía contenciosa dentro del término de dos meses desde el día que se le hubiere notificado. Pasado este plazo sin presentarse reclamación, se tendrá por consentida la resolución del Gobierno.

De las declaraciones de caducidad que según sus atribuciones hagan las Diputaciones o Ayuntamientos, los concesionarios podrán apelar también por la vía contenciosa, dentro del mismo plazo, después de apurada la gubernativa, en los términos que prescriben las leyes.

Art. 89. Declarada definitivamente la caducidad de una concesión subvencionada, se sacarán a subasta las obras ejecutadas por término de tres meses. El tipo para esta subasta será el importe a que asciendan, según tasación, los terrenos adquiridos, las obras hechas y los materiales de construcción y explotación existentes, con deducción de las cantidades que por vía de auxilio o subvención se hubiesen entregado al concesionario en terrenos, obras, metálico u otra clase de valores.

Art. 90. Si a la subasta de que trata el artículo anterior no acudiese postor alguno, se anunciará una nueva licitación por término de dos meses y bajo el tipo de las dos terceras partes de la tasación. Si aun así quedase desierta la subasta por falta de postores, se anunciará una tercera y última por término de un mes y sin tipo fijo.

Art. 91. Si en cualquiera de las tres subastas a que se refieren los artículos anteriores se hicieren proposiciones admisibles dentro de los términos anunciados, quedará la obra adjudicada al mejor postor, el cual dará en garantía el 5 por 100 del importe de las obras que faltasen, y recibirá la concesión con las mismas condiciones con se otorgó la caducada, sustituyendo al anterior concesionario en todos sus derechos y obligaciones, y quedando sujeto a las prescripciones de la presente ley.

Art. 92. Del importe de las obras rematadas, que deberá entregar el adjudicatario en los términos del artículo anterior, se deducirán los gastos de tasación y subasta, y el resto se entregará a quien de derecho corresponda.

Art. 93. En el caso de no adjudicarse la concesión en ninguna de las tres subastas, se incautará el Estado, provincia o pueblo de cuyo cargo fuera la obra, de todo lo que se hubiese ejecutado, y se continuará, si así se creyese oportuno, por medio de nueva concesión, la cual será otorgada con arreglo en un todo a lo prescrito en esta ley, sin que el primitivo concesionario tenga entonces derecho a indemnización de ninguna clase.

CAPITULO VIII

De las concesiones de dominio público y dominio del Estado

Art. 94. Las concesiones que soliciten los particulares o compañías para la ejecución de obras que hayan de ocupar o aprovechar constantemente una parte del dominio público destinada al uso general, se harán en todo caso por el ministerio de Fomento, quien al efecto deberá atenerse en lo que sea aplicable a lo establecido ya en el capítulo 6.°, ya en el 7.°, de esta ley, según que se trate de obras no subvencionadas o de aquéllas para cuya ejecución se solicitare auxilio de cualquier clase procedente de fondos públicos.

Art. 95. Los particulares o compañías que pretendan la concesión de dominio público para la ejecución de una obra de uso general o privado, dirigirán su solicitud al ministerio de Fomento o sus delegados con un proyecto arreglado a lo que se determine en el reglamento para la ejecución de esta ley.

El ministerio de Fomento consultará los informes que conduzcan a esclarecer los derechos establecidos sobre el dominio público que se intente ocupar, las ventajas o inconvenientes que de la obra puedan resultar a los intereses generales y demás circunstancias que convenga tener en cuenta antes del otorgamiento de la concesión; todo según prescriban las leyes especiales y los reglamentos.

Art. 96. Si de la información a que se refiere el artículo anterior resulta que la obra de que se trata no menoscaba ni entorpece el disfrute del dominio público a que afecta, podrá otorgarse la concesión por el ministerio de Fomento o sus delegados, según se prevenga en las leyes especiales de las diversas obras, expresando entre las cláusulas que se impongan las generales siguientes:

1.ª Los plazos en que deben comenzarse y finalizarse los trabajos.

2.ª Las condiciones para el establecimiento y uso de la obra, y las consecuencias de la falta de cumplimiento de estas condiciones.

3.ª La fianza que debe prestar el concesionario para responder del cumplimiento de las cláusulas estipuladas.

4.ª Los casos en que proceda declarar la caducidad de la concesión, así como las consecuencias de dicha caducidad.

5.ª La fijación del máximum de las tarifas que se

designen por el uso y aprovechamiento de la obra.

Art. 97. Si antes de recaer resolución sobre cualquiera de las peticiones de dominio público a que se refieren los artículos anteriores se presentasen otra u otras solicitudes incompatibles con la primera, el ministerio de Fomento elegirá las que mejores resultados ofrezcan a los intereses públicos, a cuyo fin abrirá una información sobre los proyectos en competencia en la forma que determinan los reglamentos.

En semejantes casos, sin embargo, y en aquellos en que lo crea oportuno por circunstancias especiales, podrá el ministro de Fomento resolver que a la concesión preceda una licitación pública, al tenor de lo prescrito en los artículos 98 y 99.

Art. 98. Si de la información de que se trata en el artículo 95 resultase que la obra había de menoscabar y entorpecer el uso y aprovechamiento a que se hallase destinada la parte del dominio público a que dicha obra hubiese de afectar, podrá también ser otorgada la concesión por el ministerio de Fomento cuando se juzgue así conveniente a los intereses generales.

La concesión, en el caso del presente artículo, deberá siempre hacerse mediante licitación pública, que versará, en primer termino, sobre rebaja en las tarifas aprobadas para el uso y aprovechamiento de la obra, y en igualdad de aquéllos sobre mejora del precio que de antemano se hubiere designado a la parte del dominio público que se hubiese de ceder.

Art. 99. Las condiciones de la concesión, cuando con arreglo al artículo anterior hubiese de mediar subasta pública, serán las que se indican en el artículo 96, agregando que el adjudicatario estará obligado, cuando no fuese el mismo que presentó el proyecto, a abonar al peticionario los gastos que dicho proyecto le hubiere ocasionado, según tasación pericial verificada y publicada con anterioridad al remate.

Art. 100. Cuando para las concesiones de la clase a que se refiere el artículo 98, se hubiesen presentado dos o más peticiones, el ministro de Fomento elegirá por el procedimiento marcado en el artículo 97 la que crea más conveniente para que sirva de base a la licitación pública que ha de determinar a quién debe otorgarse definitivamente la concesión.

Art. 101. Las concesiones a que se refieren los artículos anteriores de este capítulo se otorgarán por noventa y nueve años a lo más, salvo los casos en que las leyes especiales de obras públicas establezcan mayor tiempo, o que la concesión se otorgue por medio de una ley especial que así lo determine.

En todo caso, estas concesiones se entenderán siempre hechas sin perjuicio de tercero y dejando a salvo los derechos adquiridos. El concesionario será, por consiguiente, responsable de los daños y perjuicios que pueda ocasionar la obra a la propiedad privada o a la parte de dominio público no ocupada.

Art. 102. Otorgada la concesión y hecha efectiva la fianza, se expedirá un título en que se haga constar el otorgamiento y las condiciones pactadas, certificándose, además, la consignación de la fianza, y agregándose un ejemplar impreso y autorizado de esta ley y del reglamento para su ejecución.

Art. 103. El concesionario podrá transferir su concesión o enajenar las obras libremente; pero entendiéndose que el que le sustituya en sus derechos le sustituye también en las obligaciones que le imponen las cláusulas de la concesión, y quedando subsistentes las garantías que han de hacer efectiva su responsabilidad.

De la enajenación o transferencia de los derechos correspondientes al concesionario, se dará cuenta al Ministerio de Fomento o a la corporación que hubiese otorgado la concesión a los efectos oportunos.

Art. 104. Hecha la concesión, corresponde a la Administración vigilar por el exacto cumplimiento de las cláusulas estipuladas, así durante la ejecución de las obras como durante su explotación.

La fianza a que se refiere el artículo 96, párrafo tercero, se devolverá al concesionario cuando justifique haber terminado las obras, y se hará constar en su cédula de concesión.

Art. 105. La declaración de caducidad de una concesión de dominio público, en el caso de que proceda, corresponde pronunciarla al Ministerio de Fomento, previo expediente, en el que deberá precisamente ser oído el interesado. Las consecuencias de la caducidad serán las que para casos análogos se establecen en los capítulos VI y VII de esta ley.

Declarada la caducidad, se recogerá e inutilizará el título de la concesión.

Art. 106. Cuando se trate de llevar a cabo por particulares o compañías una obra que hubiere de ocupar permanentemente una parte del dominio público en la que no exista uso ni aprovechamiento público alguno, bastará una autorización administrativa, que corresponde otorgar al ministro de Fomento o sus delegados, conforme dispongan las leyes especiales y los reglamentos.

Art. 107. El que pretenda la autorización a que se refiere el artículo anterior, deberá acompañar a su petición un proyecto en que se exprese el objeto de la obra, la parte de dominio público que se intente ocupar y un presupuesto de los trabajos.

Este proyecto se someterá a los trámites que prescriban las leyes especiales y los reglamentos antes de concederse la autorización.

Art. 108. Cuando para la ejecución o explotación de una obra que soliciten los particulares o compañías sea necesaria la ocupación temporal de una parte del dominio público destinado a uso general, deberá preceder también autorización del Ministerio de Fomento o de sus delegados. Esta autorización podrá ser concedida sin exigir fianza ni presentación de proyecto, y por trámites breves que se designarán en los reglamentos.

Art. 109. También se necesita autorización administrativa para la ejecución o explotación de una obra que altere servidumbres establecidas sobre propiedad privada en beneficio del dominio público. Esta autorización se otorgará por el ministro de Fomento o sus delegados, como en el caso del artículo anterior; pero podrá tener el carácter de perpetuidad, salvo siempre los derechos de propiedad particular.

Art. 110. Para las obras destinadas al ejercicio de una industria particular podrá concederse la ocupación de cosas del dominio público con arreglo a las prescripciones de esta ley general y a las especiales de obras públicas; una vez hecha la concesión a que se refiere el párrafo anterior, el particular o compañía que la obtenga podrá construir la obra y servirse de ella en los términos que estime convenientes, sin más intervención por parte del Gobierno que la que se refiere a la seguridad, policía y régimen del dominio público.

Art. 111. Cuando para la ejecución de una obra por compañías o particulares y destinada al uso público o al privado haya de ocuparse una parte del dominio del Estado, será necesario que preceda concesión del ministro de Fomento con arreglo a lo establecido en los artículos de este capítulo que trata del dominio público; pero siempre con el requisito indispensable de la pública licitación a que servirá de base el proyecto del peticionario.

La licitación tendrá por objeto determinar la cantidad que el concesionario haya de satisfacer por razón del dominio cedido, y se verificará con arreglo a las formalidades exigidas para la venta de fincas del Estado, adjudicándose la concesión al mejor postor.

El solicitante tendrá en el remate el derecho de tanteo; y en el caso de no quedarse con la concesión, el de ser indemnizado por el adjudicatario de los gastos del proyecto según tasación pericial practicada y anunciada antes de la subasta.

Art. 112. Se necesitará autorización del Ministro de Fomento para ejecutar o explotar una obra que altere servidumbres establecidas en dominios del Estado.

Esta autorización se concederá con arreglo a trámites análogos a lo prescrito en el artículo 109 de esta ley.

Art. 113. Las resoluciones en materia de concesiones por Autoridad competente de dominio público y del Estado serán ejecutivas, salvo los recursos que procedan con arreglo a las leyes.

CAPITULO IX

De la declaración de utilidad pública

Art. 114. A la ejecución de toda obra destinada al uso público, cualquiera que sea la entidad que la hubiese de construir, deberá preceder la declaración de utilidad pública.

Se exceptúan de esta formalidad:

1.° Las obras que sean de cargo del Estado, y se lleven a cabo con arreglo a las prescripciones del capítulo III de la presente ley.

2.° Las obras comprendidas en los planes generales, provinciales y municipales que se designan en los artículos 20, 34 y 44 de la misma ley.

3.° Toda obra, cualquiera que sea su clase, cuya ejecución hubiese sido autorizada por una ley especial.

Ninguna obra destinada al uso particular podrá ser declarada de utilidad pública.

Art. 115. La declaración de utilidad pública llevará consigo respecto a los particulares que la soliciten:

1.° El beneficio de vecindad para los constructores y sus dependientes, y que consiste en los aprovechamientos de objetos del común en los mismos términos en que los disfrutan los vecinos de los pueblos en que radican las obras.

2.° La aplicación de la ley de enajenación forzosa de propiedades particulares con arreglo a las prescripciones de la misma ley y reglamento para su ejecución.

3.° La exención del impuesto de derechos reales y transmisión de bienes que se devengaren por las translaciones de dominio que tuviesen lugar por consecuencia de la aplicación de la referida ley de expropiación.

Podrá también la declaración de utilidad pública llevar consigo la exención de otros impuestos temporales o permanentes, siempre que así se determine por una ley especial para cada caso.

Art. 116. La declaración de utilidad pública, cuando hubiere de hacerse con arreglo a lo dispuesto en el artículo 114 y haya de llevar consigo la aplicación de la ley de expropiación forzosa, se hará por el poder legislativo, cuando se trate de obras que a juicio del Gobierno sean de importancia; por el Ministro de Fomento, cuando se trate de obras costeadas con fondos generales del Estado, y de obras provinciales o municipales que abarquen territorios de más de una provincia, y por los Gobernadores respectivos en lo concerniente a obras provinciales y municipales enclavadas dentro del territorio de su jurisdicción.

En el caso de no pedirse la expropiación forzosa, corresponde hacer la declaración de utilidad pública a los Ayuntamientos cuando la obra sea municipal y esté comprendida dentro de un término municipal; a las Diputaciones provinciales cuando la obra sea provincial y esté comprendida dentro de una sola provincia; a las mismas Diputaciones cuando la obra sea municipal y comprenda términos de más de un pueblo; y por fin, al Ministro de Fomento cuando la obra fuese de cargo del Estado, y cuando siendo provincial abarque territorios correspondientes a más de una provincia.

Art. 117 El particular o compañía que pretenda

la declaración de utilidad pública de una obra unirá a su petición un proyecto completo para poder formar juicio de ella, de su objeto, de la propiedad privada que hubiese de ocupar y de las ventajas que ha de reportar a los intereses generales.

Art. 118. Antes de adoptarse una resolución, el proyecto se someterá a una información en que deberán ser oídos en primer lugar los interesados en la expropiación, si se pidiese la aplicación de la ley de enajenación forzosa y después los demás. particulares, funcionarios y corporaciones que para cada caso se especifique en los reglamentos.

Hecha la información en los casos en que la declaración de utilidad pública haya de hacerse por las Cortes, el ministro de Fomento presentará el oportuno proyecto de ley: en los demás el ministro de Fomento, sus delegados o corporaciones a que corresponda, resolverán sobre la declaración solicitada lo que consideren oportuno.

Art. 119. Las resoluciones que en materia de utilidad pública tome la Administración competente central, provincial o municipal serán ejecutivas, salvo los recursos que procedan con arreglo a las leyes.

. . . .

CAPITULO XI

Disposiciones generales.

Art. 122. Los capitales extranjeros que se empleen en las obras públicas y en la adquisición de terrenos necesarios para ellas estarán exentos de represalias, confiscaciones y embargos por causa de guerra.

. . . .

Por tanto:

Mandamos a todos los tribunales, justicias, jefes, gobernadores y demás autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dado en Palacio a 13 de Abril de 1877.—YO EL REY.—El ministro de Fomento, *C. Francisco Queipo de Llano.*

En relación con esta ley, y sobre las mismas bases de 29 de Diciembre de 1876, se publicó el 23 de Noviembre de 1877 la ley general de ferrocarriles, hoy todavía vigente.

Ley general de ferrocarriles de 23 Noviembre de 1877

Don Alfonso XII, por la gracia de Dios, Rey constitucional de España:

A todos los que las presentes vieren y entendieren, sabed:

Que con arreglo a bases aprobadas por las Cortes y promulgadas como ley en 29 de Diciembre de 1876; usando de la autorización por la misma ley otorgada a mi ministro de Fomento; oyendo al de Marina en los asuntos de su especial competencia; oídos también el Consejo de Estado en pleno y la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, y de conformidad con mi Consejo de Ministros,

He venido en decretar y sancionar la siguiente ley.

CAPITULO PRIMERO

Clasificación de los ferrocarriles.

Artículo 1.° Son objeto de esta ley todos los ferrocarrilles, cualquiera que sea el sistema de tracción empleado.

Art. 2.° Los ferrocarriles se dividen en líneas de servicio general y de servicio particular.

Art. 3.° Son ferrocarriles de servicio general los que se entregan a la explotación pública para el transporte de viajeros y tráfico de mercancías, y de servicio particular los que se destinan a la exclusiva explotación de una industria determinada o al uso primado.

Art. 4.° Forman el plan general de ferrocarriles para los efectos de esta ley las líneas construídas y las comprendidas en la ley de 2 de Julio de 1870, sus anejas y especiales, todas las cuales se expresan a continuación.

Red del Norte.

Madrid a Valladolid.—Valladolid a Burgos.—Burgos a Irún.—San Isidro de Dueñas (Venta de Baños) a Alar del Rey.—Alar del Rey a Santander.—Quintanilla de las Torres a Orbó.—Madrid a Valladolid por Segovia.—De la línea de Madrid a Valladolid a Segovia.—Medina del Campo a Zamora.—Medina del Campo a Salamanca.—Tudela (Castejón) a Bilbao.—Minas de Triano a la ría de Bilbao.

Red del Nordeste y su enlace còn la del Norte.

Madrid a Zaragoza.—Zaragoza a Alsasua.—Zaragoza a Barcelona.—Barcelona a Granollers.—Granollers a la Rambla de Santa Coloma de Farnés. Barcelona a Mataró.—Mataró a Arenys del Mar.—Arenys del Mar a la Rambla de Santa Coloma.—Rambla de Santa Coloma a Gerona.—Gerona a Figueras.—Figueras a la frontera francesa.—A Francia por el Pirineo central.—Tardienta a Huesca.—Tarragona a Martorell.—Martorell a Barcelona.—Lérida a Montblanch.—Montblanch a Reus.—Reus a Tarragona.—Barcelona a Sarriá.—Selgua a Barbas-

tro.—Granollers a San Juan de las Abadesas.—Mollet a Caldas de Montbuy.—Manresa a Guardiola por Berga.—Minas de Montsech a la frontera francesa por el Valle de Aran.—Alcover a Valls.—Valls por Villanueva y Geltrú a Barcelona.—Lérida a Puente del Rey.—Zaragoza a Escatrón.—Val de Zafan a Gargallo.—Val de Zafan a Alcañiz, Reus y Tarragona.—Val de Zafan a Utrillas por Gargallo y Andorra. Utrillas a la Zaida.—Valladolid a Calatayud.—Segovia a la línea de Valladolid a Calatayud.—Baides a Soria y Castejón.

Red del Este y su enlace con la del Noroeste.

Madrid a Almansa.—Almansa a Alicante.—Almansa a Játiva.—Albacete a Cartagena.—Castillejo a Toledo.—Aranjuez o Madrid a Cuenca.—Alcázar de San Juan a Quintanar de la Orden.—Játiva al Grao de Valencia.—Valencia a Tarragona.—*Carcagente a Gandía y Gandía a Denia* (fuerza animal).—Cuenca a Henajeros.—Cuenca a Valencia por Landete y de este punto a Teruel.—Teruel a Gargallo por el río Alfambra y Utrillas.—Teruel a Sagunto. Calatayud a Teruel y Luco a Utrillas.—Alicante a Murcia y sus ramales a Novelda y Torrevieja.

Red del Mediodía y su enlace con las del Este

Madrid a Ciudad Real (directo).—Alcázar de San Juan a Ciudad Real.—Manzanares a Córdoba.—Córdoba a Sevilla.—Sevilla a Jerez.—Jerez al Trocadero.—Puerto Real a Cádiz.—Córdoba a Málaga.—Córdoba a Bélmez.—Utrera a Morón.—Utrera (empalme) a Osuna.—Campillos (Bobadilla) a Granada.—Tharsis al río Odiel.—Buitrón a la ría de San Juan del Puerto.—Buitrón a la línea de Mérida a Sevilla.—Sevilla a Huelva.—Tharsis por Paimogo a la línea de Beja.—Mengíbar a Jaén y Granada.—Linares a Almería.—Murcia a Granada por Lorca. Vadollano a Linares y los Salidos.—Osuna a Casariche.—Jerez de la Frontera a Bonanza por Sanlúcar.—Cádiz al Campamento.—Campamento a Málaga.—Puente Genil a Linares.—Zafra a Huelva.

Red del Oeste y su enlace con la del Mediodía y del Norte

Ciudad Real a Badajoz.—Medellín a Miajadas.—Bélmez al Castillo de Almorchón.—Madrid a Malpartida de Plasencia.—Malpartida de Plasencia a Monfortinho.—Talavera a Almorchón.—Mérida a Sevilla.—Mérida a Malpartida de Plasencia por Cáceres.—Malpartida de Plasencia a Salamanca.—Cáceres a la frontera de Portugal.—Salamanca a la frontera de Portugal.

Red del Noroeste y su enlace con la del Norte

Palencia a Ponferrada.—Ponferrada a la Coruña. Monforte a Orense.—Orense a Vigo.—Lugo a Rivadeo.—Ferrol a Betanzos.—Santiago al Puerto de Carril.—Redondela a Marín por Pontevedra.—León a Gijón.—Sama de Langreo a Gijón.—Sabero a El Burgo.—Oviedo a Pravia por Trubia.—Villabona a San Juan de Nieva.—Zamora a Astorga por Benavente.

Islas Baleares

Palma a Alcudia y Santa María a Manacor.

Ramales a cuencas carboníferas o distritos mineros y centros industriales de importancia.

Art. 5.° Son líneas de servicio general todas las comprendidas en el plan fijado en el artículo anterior y las que en lo sucesivo se incluyan en el mismo, y también pueden serlo las destinadas a la explotación de cuencas carboníferas y minas de importancia que sean clasificadas con aquel carácter.

Art. 6.° El plan general de ferrocarriles no podrá alterarse ni modificarse sino en virtud de una ley.

Art. 7.° Todas las líneas de ferrocarriles de servicio general son de dominio público y serán consideradas como obras de utilidad pública, que llevan consigo la expropiación forzosa.

Art. 8.° La declaración de servicio general de un ferrocarril destinado a la explotación de una cuenca carbonífera o minas de importancia, se hará por una ley. Para obtenerla será siempre necesaria una información pericial acerca de la importancia del criadero, la cual habrá de practicar el ministerio de Fomento oyendo a la Junta superior facultativa de minería.

CAPITULO II

De la concesión y autorización para construir los ferrocarriles de servicio general

Art. 9.° La construcción de las líneas de servicio general podrá verificarse por el Gobierno, o por compañías, o por particulares.

Art. 10. Para que el Gobierno pueda emprender la construcción de una línea con fondos del Estado o con el auxilio de las provincias o de los pueblos, es necesario que la línea esté incluída en el plan, y además autorizada por una ley especial su inmediata ejecución.

Art. 11. Cuando se haya de construir una línea de servicio general por particulares o compañías, deberá preceder siempre a la concesión una ley que establezca las condiciones con que ésta deba otorgarse.

Art. 12. Podrá auxiliarse con fondos públicos la construcción de las líneas de servicio general:

1.° Ejecutando con ellos determinadas obras.

2.° Entregando a las empresas en períodos determinados una parte del capital invertido.

3.° Permitiéndoles el aprovechamiento de obras ejecutadas para uso público, compatibles con el de los ferrocarriles.

4.° Concediendo la exención de los derechos de Aduanas al material de construcción y explotación

de los ferrocarriles, con estricta sujeción a lo que respecto de este punto prescriban las leyes de presupuestos o cualquiera otra que se halle vigente.

Art. 13. Las provincias y los pueblos interesados inmediatamente en la construcción de una línea de servicio general contribuirán con el Estado a la subvención otorgada, en la proporción y en la forma que determine la ley a que se refiere el artículo 11.

Art. 14. Fijado por las leyes de concesión el auxilio que haya de otorgarse a las empresas constructoras, se sacará bajo aquel tipo a pública subasta, por término de tres meses, la concesión, y se adjudicará al mejor postor, con obligación de abonar éste a quien corresponda el importe de los estudios del proyecto que hubiesen servido para la concesión, importe que deberá fijarse antes de hacerse la subasta en los casos y en la forma que determinen los reglamentos.

Art. 15. Para poder tomar parte en las subastas es preciso acreditar que se ha depositado en garantía de las proposiciones que se presenten el uno por 100 del valor total del ferrocarril, según el presupuesto aprobado.

Art. 16. No podrán en ningún caso expedirse los títulos de concesión de las líneas de servicio general mientras el concesionario no acredite haber depositado en garantía de sus obligaciones el 5 por 100 del importe del presupuesto, si la concesión fuese subvencionada, y el 3 por 100 si no lo fuese.

Si el concesionario dejase transcurrir quince días sin verificar este depósito, se declarará sin efecto la adjudicación, con pérdida de la fianza prestada, y se volverá a subastar la concesión de la línea en el término de cuarenta días.

Art. 17. Las Empresas concesionarias de líneas subvencionadas no podrán disponer de las sumas que hayan depositado en garantía de la construcción del ferrocarril hasta que tengan totalmente concluídas las obras objeto de la concesión. En el caso de que la línea no sea subvencionada, la garantía podrá devolverse cuando se justifique tener obras hechas por un valor equivalente a la tercera parte del importe de las comprendidas en la concesión, quedando dichas obras en garantía del cumplimiento de las condiciones estipuladas.

Art. 18. No se podrá alterar en manera alguna por el concesionario el proyecto que haya servido de base para la concesión de una línea sin que preceda la correspondiente autorización del ministro de Fomento, otorgada con los requisitos que se señalen en el reglamento de la presente ley.

Art. 19. Cuando por consecuencia de las variaciones de que trata el artículo anterior se disminuya el coste de las obras, se rebajarán proporcionalmente a esta disminución las subvenciones directas; si las variaciones o modificaciones hiciesen aumentar el coste de la obra, aun cuando con ellas se perfeccionen las mismas y se obtengan ventajas en su uso, no se aumentarán por eso nunca las subvenciones otorgadas por la ley de concesión.

Art. 20. Terminados los trabajos, y cuando corresponda al concesionario la explotación de la línea, se reservará el Estado la vigilancia por medio de sus agentes facultativos, para que aquélla se veverifique con arreglo a las condiciones establecidas.

Art. 21. El concesionario podrá, previa autorización del ministro de Fomento, transferir sus derechos, quedando obligado el que los adquiera en los mismos términos y con las mismas garantías al cumplimiento de las condiciones estipuladas.

Art. 22. Las concesiones de las líneas de servicio general se otorgarán por término de noventa y nueve años, cuando más.

Art. 23. Al terminar el plazo de la concesión adquirirá el Estado la línea concedida en todas sus dependencias, entrando en el goce completo del derecho de explotación.

Art. 24. Ninguna concesión de ferrocarriles constituye monopolio a favor de las compañías ni de los particulares, y cualquiera otra concesión ulterior de caminos, canales, ferrocarriles, trabajos de navegación u otros, en la misma comarca donde esté situado el ferrocarril, o en otra contigua o distante, no podrá servir de fundamento para reclamar indemnización alguna a favor de ninguno de los concesionarios.

CAPITULO III

De las formalidades con que debe pedirse la autorización o concesión

Art. 25. Cuando el Gobierno estime conveniente ejecutar con fondos públicos una línea de ferrocarril de las incluídas en el plan, presentará a las Cortes, con el proyecto de ley de autorización, los documentos siguientes:

1.° Una Memoria descriptiva del proyecto.

2.° Un plano general y el perfil longitudinal.

3.° El presupuesto de construcción y el anual de la reparación y conservación de las obras.

4.° El presupuesto del material de la explotación y el anual de su reparación y conservación.

5.° La tarifa de los precios máximos que deban exigirse por peaje y transporte.

6.° Las demás condiciones que estime oportunas.

Art. 26. Los particulares y compañías que pretendan la concesión de una línea de ferrocarril declarada de servicio general, dirigirán su solicitud al ministro de Fomento, debiendo presentar con ella los documentos que constituyen el proyecto y acredita, además, haber depositado en garantía de sus proposiciones el 1 por 100 del importe total de las obras y material de explotación de la línea, según los presupuestos.

Art. 27. Aprobado el proyecto y aceptadas recíprocamente las condiciones de la concesión, el Gobierno presentará a las Cortes el oportuno proyecto

de ley con los documentos expresados en el artículo 25.

Art. 28. Cuando los particulares o compañías pretendan la declaración de servicio público para una línea férrea que intenten construir, dirigirán su solicitud al ministro de Fomento, acompañada de una Memoria y de un plano y perfil general de la línea. Dicho Ministerio, abriendo una información en que se oiga a las Diputaciones provinciales y Ayuntamientos interesados en la construcción, así como a las corporaciones y funcionarios que a su juicio puedan ilustrar la materia, y a la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, presentará con el resultado de esta información el proyecto de ley a las Cortes para que el ferrocarril se incluya en el plan de los de servicio general. Hecha esta declaración, se seguirán los trámites marcados en los artículos del capítulo II para otorgar la concesión, si a ella hubiere lugar.

Art. 29. Cuando se presenten dos o más peticiones con diferentes proyectos para que un ferrocarril de servicio público se declare de interés general, se abrirá la información de que trata el artículo anterior sobre todos ellos, a fin de que la ley de declaración recaiga en el que más ventajas ofrezca a los intereses generales del país.

CAPITULO IV

De los privilegios y exenciones generales que se otorgan a las empresas concesionarias de ferrocarriles de interés general.

Art. 30. Los capitales extranjeros que se empleen en las construcciones de ferrocarriles y los empréstitos para este objeto, quedan bajo la salvaguardia del Estado, y están exentos de replesalias, confiscaciones o embargos por causa de guerra.

Art. 31. Se concede, desde luego, a todas las empresas de ferrocarriles de interés general:

1.° Los terrenos de dominio público que hayan de ocupar el camino y sus dependencias.

2.° El beneficio de vecindad para el aprovechamiento de leñas, pastos y demás de que disfrutan los vecinos de los pueblos cuyos términos atraviese la línea, para los dependientes y trabajadores de las empresas y para la manutención de los ganados de transporte empleados en los trabajos.

3.° La facultad de abrir canteras, recoger piedra suelta, construir hornos de cal, yeso y ladrillo, depositar materiales y establecer talleres para elaborarlos en los terrenos contiguos a la línea. Si estos terrenos fuesen públicos, se usará de aquella facultad dando aviso previo a la autoridad local; más si fuesen de propiedad particular o de las provincias o municipios, no se podrá usar de ellos sino después de avenidas las partes, ya sea por mutuo concierto, ya en virtud de la ley de expropiación forzosa en cuanto a la ocupación temporal se refiere.

4.° La facultad exclusiva de percibir, mientras dure la concesión y con arreglo a las tarifas aprobadas, los derechos de peaje y de transporte sin perjuicio de los que puedan corresponder a otras empresas.

5.° Para las líneas revertibles al Estado, la exención de los derechos de hipoteca devengados o que se devenguen por las translaciones de dominio verificadas para la construcción de estas líneas férreas y sus dependencias en virtud de la ley de expropiación, así como también las que tengan lugar para los mismos objetos por contratos verificados por las compañías con particulares.

CAPITULO V

De la caducidad de las concesiones de los ferrocarriles de servicio general

Art. 32. La declaración de caducidad de la concesión de una línea de servicio general se hará siempre previo expediente instruído, según el reglamento.

Art. 33. Para declarar la caducidad de una concesión deberá ser oído el Consejo de Estado en pleno.

Art. 34. De la resolución del Gobierno declarando la caducidad podrá el concesionario reclamar por la vía contencioso-administrativa, dentro del término de dos meses, contados desde el día en que se publique en la *Gaceta oficial.*

Si no reclamase dentro de este plazo se tendrá por consentida la resolución ministerial, y no habrá contra ella recurso alguno.

Art. 35. La caducidad de una concesión por faltas imputables al concesionario, llevará siempre consigo la pérdida de la fianza en beneficio del Estado.

Art. 36. Las concesiones de ferrocarriles comprendidas en este capítulo caducarán en cualquiera de los casos siguientes:

1.° Si no se diera principio a las obras o no se terminarán dentro de los plazos señalados en la ley de concesión, salvo en los casos de fuerza mayor, declarados tales previo expediente en que se oiga al Consejo de Estado en pleno.

Cuando ocurriera alguno de estos casos, y se justificase debidamente, podrá prorrogar los plazos establecidos el ministro de Fomento por el tiempo absolutamente necesario, que nunca podrá exceder del señalado en la concesión para ejecutar las obras.

Expirada la prórroga, caducará la concesión si no se cumpliera lo prescrito al otorgarla.

2.° Si se interrumpiere total o parcialmente el servicio público de la línea, salvo los casos de fuerza mayor, declarados tales en la forma que se prescribe en el párrafo primero de este artículo.

3.° Cuando la compañía concesionaria fuese disuelta por resolución administrativa o judicial, o bien declarada en quiebra.

Art. 37. En los casos de caducidad por disolución o quiebra, el Ministerio de Fomento se incauta-

rá de las obras y del material fijo y móvil, encargándose de la explotación por medio de un Consejo que nombrará, dando representación en él a los intereses de los accionistas, obligacionistas y acreedores de la empresa caducada.

Art. 38. Si al declarar la caducidad no se hubiesen comenzado las obras, la Administración queda desligada de todo compromiso con el concesionario. Si se hubiesen ejecutado algunas obras o todas de ellas, se sacarán a subasta, adjudicándose la concesión al postor que ofrezca mayor cantidad.

El nuevo concesionario satisfará entonces al primitivo el importe del remate.

El tipo para esta sabasta será el importe a que asciendan, según la tasación que se practique, los gastos del proyecto, los terrenos comprados, las obras ejecutadas y los materiales de construcción y de explotación existentes, deducidos los abonos hechos al concesionario y entregados al mismo en terrenos, obras, metálico u otra casa de valores. La tasación se verificará por los ingenieros de Caminos, Canales y Puertos que el ministro de Fomento designe, y por los peritos nombrados por el concesionario.

Art. 39. Si a la subasta de que trata el artículo anterior no acudiese postor alguno, se anunciará una nueva por término de dos meses y bajo el tipo de las dos terceras partes de la tasación.

Si aun así quedase desierta la subasta por falta de postores, se anunciará una tercera y última por término de un mes y sin tipo fijo.

Art. 40. Si en cualquiera de las tres subastas a que se refieren los artículos anteriores se hiciesen proposiciones admisibles dentro de los términos anunciados, quedará el ferrocarril adjudicado al mejor postor, el cual dará en garantía el 3 o el 5 por 100 del valor de las obras que faltasen ejecutar con arreglo a la concesión, siendo aplicables al nuevo concesionario los efectos de esta ley, como lo eran para el primero, quedando sujeto a todas las prescripciones, y sustituyendo al anterior concesionario en todas sus obligaciones y derechos.

Art. 41. Del importe de las obras rematadas que deberá entregar el adjudicatario en los términos del artículo anterior se deducirán los gastos de tasación y subasta, y el resto se entregará a quien de derecho corresponda.

Art. 42. En el caso de no adjudicarse la concesión en ninguna de las tres subastas, se incautará el Estado de las obras para continuarlas, si lo juzgase oportuno, con arreglo a lo prescrito en la ley, sin que el primitivo concesionario tenga derecho a indemnización alguna.

CAPITULO VI

De las condiciones de arte a que deben ajustarse las construcciones de ferrocarriles de servicio general

Art. 43. Los ferrocarriles de servicio general se construirán con arreglo a las condiciones siguientes:

1.ª El ancho de la vía o distancia entre los bordes interiores de las barrascarriles será de un metro 67 centímetros (seis pies castellanos).

2.ª El ancho de la entrevía será de un metro 80 centímetros (seis pies y seis pulgadas castellanos).

3.ª Las demás dimensiones, así como las otras condiciones de arte, se fijarán en cada caso particular por el Ministerio de Fomento, oyendo a la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

4.ª Los ferrocarriles de servicio general podrán construirse con una o dos vías, o combinando estos sistemas.

Art. 44. Cuando hayan de establecerse líneas no comprendidas en la red general, podrán modificarse las condiciones técnicas expresadas en el artículo precedente, fijando aquéllas a que deba satisfacer la línea, en la ley especial que ha de preceder a su concesión.

CAPITULO VII

De la explotación de los ferrocarriles

Art. 45. Todo ferrocarril tendrá los aprovechamientos distintos: el de peaje y el de transporte.

Art. 46. Los precios de uno y otro serán los que señalen las tarifas que rijan en cada línea.

Art. 47. El pliego de condiciones de la concesión expresará las tarifas especiales para determinados servicios del Estado, así como también los gratuitos, figurando entre éstos la conducción de correos ordinarios, la cual, así como todo lo concerniente a la explotación de los ferrocarriles, se establecerá por el Ministerio de Fomento, de acuerdo en cada caso con los Ministerios respectivos.

Art. 48. A las empresas de conducción y a los particulares que empleen material propio, sólo podrá exigirse el pago de la tarifa de peaje.

Art. 49. Pasados los cinco primeros años de hallarse en explotación el ferrocarril, y después de cinco en cinco años, se procederá a la revisión de las tarifas.

Si el Gobierno creyese que, sin perjuicio de los intereses de la empresa, pueden bajarse los precios de ellas, y ésta no conviniese en la reducción, podrá, sin embargo, llevarse a efecto por una ley, garantizando a la empresa los productos totales del último año, y además el aumento progresivo que hayan tenido por término medio en el último quinquenio.

Art. 50. Las empresas podrán en cualquier tiempo reducir los precios de las tarifas como tengan por conveniente, poniéndolo en conocimiento del Ministerio de Fomento.

Art. 51. Siempre que hayan de alterarse las tarifas, se anunciará al público con la debida anticipación.

Art. 52. En todas las líneas se establecerá un telégrafo, cuyo número de hilos y demás condiciones referentes al servicio de la línea y al oficial, se determinarán en el pliego de condiciones de la concesión.

Art. 53. Cuando por culpa de la empresa se interrumpa total o parcialmente el servicio público del ferrocarril, el Gobierno tomará, desde luego, las disposiciones necesarias para asegurarlo provisionalmente a costa de aquélla.

En el término de seis meses deberá justificar la empresa concesionaria que cuenta con los recursos suficientes para continuar la explotación; pudiendo ceder ésta a otra empresa o tercera persona, previa autorización especial del Gobierno.

Si aun por este medio no continuara el servicio, se tendrá por caducada la concesión, observándose en su consecuencia lo dispuesto en los artículos del capítulo V.

Art. 54. La explotación de los ferrocarriles del Estado se hará por el Gobierno o por empresas que contraten este servicio en pública subasta, según sea más conveniente a los intereses públicos.

Art. 55. En toda concesión se consignará la facultad del Gobierno de ejercer la vigilancia e intervención necesaria a fin de mantener en buen estado el servicio de ferrocarriles y asegurarse de los gastos e ingresos de las empresas.

Art. 56. En la ley y reglamento que se formen para la policía de los ferrocarriles, se determinará lo conveniente sobre su conservación y seguridad.

CAPITULO VIII

De los estudios de las líneas de ferrocarriles

Art. 57. El Ministerio de Fomento dispondrá que se hagan los estudios o se completen los comenzados, relativos a las líneas comprendidas en el plan general, por ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, para que con sus respectivos estudios pueda presentar el Gobierno a las Cortes el oportuno proyecto de ley de autorización de subasta.

Art. 58. El ministro de Fomento podrá autorizar a los particulares y compañías para que verifiquen estudios con el fin de reunir los datos y documentos que, según las prescriciones de esta ley, son necesarios para obtener la concesión de una línea, sin que por esta autorización se entienda conferido derecho alguno contra el Estado, ni limitada de ninguna manera la facultad que tiene el Ministerio de Fomento para conceder iguales autorizaciones a los que pretendan el estudio de la misma línea.

Art. 59. A la concesión de estudios deberá preceder el depósito de la fianza que el ministro de Fomento estime suficiente para responder de los perjuicios que con dicho estudio puedan ocasionarse en los terrenos cruzados por la línea.

La aprobación del proyecto no tendrá lugar sin que preceda su confrontación, practicada sobre el terreno por los ingenieros del Estado, y el dictamen de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos.

CAPITULO IX

De la gestión administrativa de los ferrocarriles

Art. 60. Corresponde al ministro de Fomento la resolución de todas las cuestiones referentes a la construcción y explotación de los caminos de hierro, así como la policía de los mismos y la aplicación de los pliegos de condiciones, inclusas las tarifas de almacenaje. carga, descarga y expedición.

Art. 61. La vigilancia que sobre la conservación y explotación de ferrocarriles compete al Gobierno, se ejercerá por el Ministerio de Fomento.

El reglamento y las instrucciones especiales que se dicten para el cumplimiento de esta ley determinarán la organización del personal destinado a este servicio, las condiciones de aptitud que habrán de probar los individuos del mismo que no pertenezcan al facultativo de obras públicas y las funciones que unos y otros hayan de desempeñar.

CAPITULO X

De los ferrocarriles destinados al uso particular

Art. 62. Los ferrocarriles destinados a la explotación de una industria o a uso particular podrán ejecutarse sin más restricciones que aquellas que impongan los reglamentos de seguridad y salubridad pública, siempre que con las obras no se ocupe ni afecte el dominio público, ni para su construcción se exija la expropiación forzosa.

Art. 63. No podrá concederse la expropiación forzosa para la construcción de un ferrocarril de los incluídos en el artículo anterior, ni la ocupación de terrenos del Estado, pero sí los del dominio público, con arreglo a la ley general de obras públicas.

Art. 64. Cuando los ferrocarriles destinados a la explotación de una industria o a un uso particular fuesen de tal importancia que alcanzasen a prestar un servicio público, podrá concederse la ocupación de terrenos del Estado por medio de una ley y el derecho a la expropiación forzosa.

Art. 65. Una vez hecha la concesión de que tratan los artículos anteriores, el particular o compañía que la obtenga podrá construir el ferrocarril y servirse de él en los términos que estime conveniente, sin más intervención por parte del Gobierno que aquélla que se refiera a las condiciones de seguridad, de policía y buen régimen de las cosas de dominio público.

Art. 66. Los particulares o compañías que pretendan construir y explotar un ferrocarril de los comprendidos en los artículos que preceden, dirigirán su solicitud al ministro de Fomento, acompañada del proyecto.

Art. 67. El Ministerio de Fomento pedirá para ilustrar su juicio los informes que crea convenientes, siendo siempre requisito indispensable para la aprobación del proyecto el dictamen previo de la Junta consultiva del Cuerpo de ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

Art. 68. Estos ferrocarriles serán concedidos por el Gobierno por noventa y nueve años cuando se pida la ocupación de dominio público, a no ser que otra cosa se establezca en una ley especial.

Serán objeto de una ley cuando se solicite la declaración de utilidad pública.

CAPITULO XI

De los tranvías

....

....

....

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 79. Lo consignado en la presente ley no invalida ninguno de los derechos adquiridos con anterioridad a su publicación, y con arreglo a la legislación entonces vigente.

Art. 80. Quedan derogadas las leyes, decretos y demás disposiciones anteriormente dictadas que estén en oposición con la presente ley.

Por tanto:

Mandamos a todos los tribunales, justicias, jefes, gobernadores y demás autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dado en Palacio a 23 de Noviembre de 1877.—Yo el Rey.—El ministro de Fomento, *C. Francisco Queipo de Llano.*

Durante un largo periodo de tiempo no vuelve a encontrarse en nuestra legislación nada que se refiera a la política general ferroviaria y de tarifas con excepción del Real decreto de 10 de Junio de 1881, por el que se nombraba una Comisión numerosa formada por personalidades del mayor relieve, técnicas y políticas, encargadas de revisar la legislación vigente de Obras públicas en todos sus ramos, y de proponer las reformas que fuesen necesarias para facilitar la realización de dichas obras por la industria privada, así como para determinar y fijar las facultades que en un régimen de amplia descentralización deben tener, respectivamente, el Estado, las provincias y los municipios en lo que se refiere a la iniciativa, ejecución y explotación de las mismas.

Nada nuevo de interés se encuentra, hasta que en 1892 se inicia otra época de anhelos de reforma en la política de tarifas, y en la general de ferrocarriles. Aunque ninguno de los intentos que durante esos años se hicieron, llegó a encarnar en medidas legislativas, debe hacerse aquí un resumen de los principales.

El 26 de Marzo de 1892 se presentó a las Cortes un proyecto, por el que se autorizaba al Gobierno para rebajar, de acuerdo con cada una de las Compañías ferroviarias, y hasta el límite en que se armonizasen los intereses de aquéllas con los del público, las tarifas para el transporte a largas distancias de carbones nacionales y abonos, y los billetes para obreros industriales y agrícolas, a cambio de elevar las tarifas de viajeros y de mercancías en gran velocidad, hasta un 12 por 100 sobre el tipo mínimo de las de concesión, excepto para las aves, pescado, leche, huevos, legumbres etc., etc.

Un nuevo proyecto fué presentado a las Cortes el 28 de Junio de 1894. En él se autorizaba la la aplicación a las Compañías que se obligasen a rebajar las tarifas para el transporte de cereales, harinas, vinos, carbones nacionales, plomos, ganados, instrumentos para la agricultura, abonos, y los billetes para jornaleros agrícolas; un régimen por el que se les concedía en cambio ciertas cantidades sobre billetes de viajeros, mercancías en gran velocidad, las de 1.ª y 2.ª clase en pequeña, y por los conceptos de carga y descarga y maniobras.

Tampoco este proyecto pasó de tal; pero en 14 de Junio de 1896 el Gobierno, bajo la reserva de que fuesen aprobados por una ley, celebró convenios con cada una de las Compañías del Norte, Madrid a Zaragoza y a Alicante; Andaluces, Tarragona a Barcelona y Francia, Medina a Zamora y Orense a Vigo. Por estos convenios, las Compañías unificaban las tarifas legales dentro de cada red; aceptaban una clasificación de mercancías con patrón común; accedían a la supresión de las tarifas arancelerias primera y segunda, que les eran favorables; rebajaban, según un cuadro previamente establecido, las tarifas sobre cereales, harinas, vinos, ganados, carbones nacionales, instrumentos agrícolas y abonos, y en un 50 por 100 los billetes de jornaleros del campo en la época de las labores, y a cambio de esto se unificaba el término de todas las concesiones, fijándolo en 1.º de Julio de 1980, y se daban facilidades a las Compañías para realizar las operaciones financieras indis-

pensables, a fin de obtener el debido provecho de esa unificación y prórroga en las concesiones.

En 3 de Julio se presentó el oportuno proyecto a las Cortes; pero al discutirse en el Senado, sufrió una transformación tan radical que, tras de dar lugar a la reforma arancelaria de que en otro capítulo de este título se hará mérito, invirtió los términos del proyecto, y fueron las Compañías quienes a cambio de obtener la prórroga de las concesiones, habían de facilitar al Gobierno un empréstito de 1.000 millones de pesetas. Convertido este proyecto en ley, que llevó la fecha de 19 de Septiembre, no llegó, sin embargo, a verse realizado, quedando incumplidos los términos del convenio, después de una gran agitación en la opinión pública, y de violentas campañas de prensa.

Después de estas tentativas fracasadas de reforma, casi toda actividad legislativa en materia de ferrocarriles, ha quedado concentrada en la construcción de las redes de ferrocarriles secundarios y estratégicos. Aunque esta materia puede encajar perfectamente por su naturaleza en este título 6.°, se omite por completo para evitar molestas e inútiles repeticiones, puesto que será forzoso exponerla minuciosamente en el consagrado al estudio de esos ferrocarriles en todos sus aspectos.

Debe, en cambio, hacerse mención de la ley de 25 de Diciembre de 1912, por la que se dispuso la construcción de los ferrocarriles llamados complementarios del plan general de 1877, que son aquéllos que acortan considerablemente algunas distancias, o producen enlaces entre líneas de las incluidas en aquel plan. Estos ferrocarriles son el de Zamora a Orense por la Gudiña, el de Segovia a Burgos por Aranda, el de Medina del Campo a Benavente, el de Cuenca a Utiel siguiendo el trazado más directo posible, el de Soria a Castejón formando parte del de Soria a Sangüesa, y el de Lérida a Saint Girons (Noguera Pallaresa) hasta el túnel internacional de Salau por Balaguer, Tremp y Sort, este último en virtud de un convenio celebrado en Francia, a cuyas líneas se añadió, por ley de 19 de Julio de 1914, la de Avila a Peñaranda.

Para la construcción de estos ferrocarriles debe celebrarse un concurso previo de proyectos, y la correspondiente subasta sin los requisitos del artículo 2.° del Real decreto de 10 de Junio de 1881, pero depositando el 1 por 100 del presupuesto, según el proyecto. El autor del proyecto aprobado, tiene el derecho de tanteo, y la concesión se hace por noventa y nueve años. El resto de las condiciones, muy interesantes por cierto, se expondrán más adelante al tratar de las subvenciones directas e indirectas.

Aunque no se trate de disposición legislativa, ni siquiera de actuación muy directa del Estado, se hará mención de pasada de la conferencia ferroviaria de 1905, que ya que no otra cosa, produjo, siquiera el beneficio de atraer la opinión pública sobre estas cuestiones, y de provocar la publicación de algunas obras de excepcional interés. Algo parecido puede decirse de la Asamblea ferroviaria celebrada en Enero de este mismo año.

CAPITULO II

Régimen de auxilios a las Compañías

Desde el pliego de condiciones del 44, hasta las leyes últimas de secundarios estrategicos y complementarios, excepto en el período que estuvo en vigor el Decreto ley del 68, la realidad, confirmando las predicciones de los autores del informe, ha impuesto siempre la necesidad de auxiliar a las Empresas concesionarias de ferrocarriles, que no han podido encontrar jamás en su explotación industrial la remuneración corriente para los capitales en cualquier otro negocio.

Como la legislación de auxilios a los ferrocarriles es tan copiosa, se han agrupado todas sus disposiciones formando dos subsecciones dedicadas; la una, a la recopilación de lo legislado, en materia de auxilios indirectos, y entre ellos, como más importante en todos sentidos, acerca de la franquicia arancelaria, y la otra, a la de lo que se refiere a los auxilios o subvenciones directas.

a) Auxilios indirectos.—Franquicia arancelaria

Ninguna disposición se encuentra en la Real orden y pliego de condiciones, de 31 de Diciembre de 1844, acerca del pago o de la exención de derechos de Aduanas por el material fijo y móvil que se importase del extranjero para la construcción y explotación de los ferrocarriles.

Es evidente que en aquel momento no cabía pensar ni remotamente que ese material se pudiese producir en España, de modo que puesto que era forzoso importarlo, y los derechos que debían abonarse por él habían de elevar de modo muy sensible el coste por kilómetro, era necesario tomar alguna medida sobre este extremo pero de un modo particular, entre aquellas «facultades, gracias o privilegios, que conforme a las leyes puede conceder el Gobierno, o que el mismo estime oportuno proponer a las Cortes», que según el número 3.° de la base 5.ª, serían objeto de las condiciones particulares, de las concesiones que se hiciesen en lo sucesivo.

Tampoco se encuentra alusión siquiera a este punto en el informe de los señores Subercase y Santa Cruz, y aunque en esta materia y faltos de otros elementos de juicio, no es lícito dar una interpretación al silencio de los autores de aquel documento fundamental, no será muy aventurado sospechar que quienes tenían un concepto tan moderno, y orgánico de la economía nacional y de la intervención en ella del Estado si se resignan, como no podían menos, a que por el pronto y ante el estado de nuestra industria importásemos todo el material ferroviario, no aceptaban esta situación más que como transitoria, y en su deseo de no coartar una futura politica, económica, proteccionista en sus tendencias, y oportunista en sus procedimientos, creyeron más discreto abstenerse, no sólo de todo precepto en el pliego de condiciones, sino también de toda declaración doctrinal en el informe para que así en cada concesión se resolviese su caso particular, obteniendo el máximo de nacionalización posible en los elementos de nuestros ferrocarriles.

Como era lógico y comprensible en aquel momento, en todas las concesiones otorgadas a raíz del informe y pliego de condiciones del 44, se estipuló la franquicia arancelaria para el material fijo y móvil que no se producía en España, o se producía con un cierto sobre precio que se determinaba; pero hasta 1851 no se dió ninguna regla general.

En 15 de Diciembre de ese año, y resolviendo una solicitud de la Compañía del ferrocarril de Isabel II, se dictó una Real orden con carácter general declarando libres del pago de derechos de

portazgos todas las caballerías y carros que condujeran solamente efectos para la construcción de los caminos de hierro, y es curioso señalar la manera tímida y un tanto solapada con que se fué preparando, a partir de esta disposición, al parecer insignificante, la concesión general de franquicia arancelaria a favor del material de fabricación extranjera, abandonándose todo intento de crear una industria nacional capaz de hacer frente a las necesidades de nuestros ferrocarriles.

La Real orden de 10 de Marzo de 1852, declaró ya exentos del pago de todos los derechos de puertos, a los efectos importados por las Empresas de ferrocarriles con aplicación a las mismas, y la de 21 de Junio estableció reglas acerca de la introdución del material, efectos y útiles para la construcción y explotación de las líneas.

Creado así un estado de derecho, ni siquiera la agitación producida en 1853, y las medidas tomadas entonces por el Gobierno que ya se expusieron en el capítulo anterior, trajeron rectificación ninguna en esta materia, antes al contrario, la Real orden de 19 de Agosto de dicho año, confirmó de nuevo la exención, aunque reservando a las Cortes la solución definitiva, y la volvió a confirmar de un modo aun más explícito, el Real decreto de 23 de Septiembre también de 1853 que señaló minuciosamente las formalidades que para la importación libre de derechos debían observarse, decreto que fué seguido de la publicación de unas detenidas instrucciones a los ingenieros jefes de distrito para su cumplimiento, y que llevan fecha de 19 de Octubre. Y como la anunciada ley general de ferrocarriles no llegaba una nueva Real orden de 28 de Septiembre de 1854, dispuso que continuase la franquicia con carácter provisional, y de este modo todos los partidos que figuraban entonces en la política española acabaron por coincidir exactamente en sus orientaciones sobre cuestión tan interesante para nuestra economía.

Se publicó por fin la ley general de ferrocarriles de 1855, y en el número 5.° del artículo 20, se concedió ya con carácter general a todas las Empresas «el abono mientras la construcción, y diez años después del equivalente de los derechos marcados en el arancel de Aduanas, y de los faros portazgos, pontazgos y barcajes que deben satisfacer las primeras materias, efectos elaborados, instrumentos útiles, máquinas, carruajes, maderas, coque y todo lo que constituya el material fijo y móvil que debe importarse del extranjero, y se aplique exclusivamente a la construcción y explotación del ferrocarril concedido. La equivalencia de tales derechos se fijará respecto de las Empresas constructoras, en la ley de concesión del camino, y respecto de las de explotación, la fijará anualmente el Gobierno observando los trámites que se establecen en el Reglamento.»

Lo que en éste se establecía era que las empresas abonarían los derechos al paso de los objetos por las Aduanas, y con la certificación expedida por éstas de las sumas pagadas, clases y condiciones del material, y las de los inspectores del Gobierno, dándole como útil apropiado, y conforme con la relación exhibida se acordaría la devolución de esas cantidades (Artículos 19 y 20 del Reglamento de 15 de Febrero de 1856). Estos artículos quedaron reformados muy pronto por la Real orden de 11 de Abril del mismo año, en la que accediendo a lo solicitado por las Empresas de los ferrocarriles de Cataluña, los cuales se quejaban de los perjuicios que se les irrogaban con este sistema, se dispuso que el pago no se hiciese en dinero sino en abonarés renovables si aun no se había acordado la devolución de derechos en la época de su vencimiento, ya que asi no se comprometían los intereses del Tesoro, porque las obras y los mismos materiales constituían suficiente garantía.

Asi se acordó atendiendo a esas indicaciones del Ministerio, por circular de la Dirección de Aduanas de 12 de Julio y Real orden de Hacienda de 6 de Agosto siguiente. Una nueva Real orden. y Circular de 4 y 8 de Octubre y 16 de Diciembre hicieron extensiva la medida a todas las Empresas concesionarias de obras públicas, y dictaron reglas para su aplicación. La Real orden de 31 de Agosto de 1861 interpretó con criterio extensivo lo que debía entenderse por material exento de derechos, incluyendo en él hasta los instrumentos y aparatos destinados al estudio de las líneas, y la

de 2 de Febrero de 1862, incluyó también las primeras materias que luego hubiesen de ser elaboradas por constructores españoles.

Otra Real orden de 27 de Septiembre del mismo año 1862, determinó las formalidades para enajenar o exportar el material inútil de ferrocarriles o el que se tranformase, y las de 21 de Noviembre y 31 de Diciembre, puramente reglamentarias, no merecen mención especial. La de 29 de Enero de 1863 dispuso que los pagarés se emitiesen por el plazo de un año, y la de 1.º de Agosto, que todos los antiguos a noventa días que estuviesen pendientes se refundiesen en uno general a un año para cada empresa.

La extensión que se dió en la práctica al concepto del material para ferrocarriles se adivina leyendo la Real orden de Hacienda de 3 de Mayo de 1864, en la que excluye del mismo, atendiendo a reclamaciones de industriales españoles, los impresos de todas clases, el papel para escribir y dibujar, y los demás útiles de escritorio, y el mobiliario y objetos de adornos, papeles y alfombras para las estaciones. El artículo 18 de la ley de Presupuestos de 25 de Junio del mismo año, manteniendo idéntico criterio, dispuso que se formase una relación de los objetos que debían disfrutar de esa franquicia, y que después de oir a las empresas, se presentase a las Cortes en la primera legislatura un proyecto de ley que conmutaba aquella franquicia. por una cantidad fija que se consideraría como subvención adicional

En las concesiones que se hicieran después de publicarse esta ley, se fijaría antes de la subasta el valor total de los derechos del material que se considerase necesario para la construcción y explotación durante el plazo que determina la ley general de ferrocarriles, y su importe se abonaría como subvención adicional a las Empresas en la misma forma que se había dispuesto, respecto de la subvención principal, debiendo pagar aquéllas los derechos a la introducción del material. La circular de 24 de Marzo de 1865 aclaró que esta Real orden no tenía efectos retroactivos pero muy pronto la Real órden de 11 de Julio volvió las cosas al estado anterior, más favorable para las Empresas, e insistió de nuevo en la necesidad de que se formase una relación del material que debía ser exceptuado del pago de derechos, a fin de presentar a las Cortes el correspondiente proyecto de ley.

Otra vez la de 13 de Agosto vuelve a fijar el modo de adeudar el material móvil de ferrocarriles, al que se señalaba derechos muy módicos, y la de 20 de Septiembre reglamentó la renovación de los pagarés; pero la primera fué muy pronto modificada por la de 2 de Marzo de 1868, que dispone que las piezas inútiles que se enajenen sólo como metal paguen los derechos que correspondan a éste en bruto, y las utilizables según su valor en el momento de la venta, aclarándose por la de 29 de Abril que esos derechos debían ser los correspondientes al material recibido en buques con bandera española; es decir, los más módicos.

Esta situación confusa y anormal, llamó inmediatamente la atención de los Gobiernos constituídos desde la Revolución de Septiembre de 1870, y dió lugar el Real decreto de 9 de Febrero de 1871, por el que se dispuso que se nombrase una Comisión para el estudio de este asunto, que las Compañías mientras tanto continuasen otorgando pagarés, pero sólo por noventa días, y que la Comisión declarase qué líneas tenían derecho a la franquicia, y qué artículos debían gozar de ella. Cuando no hubiese lugar a franquicia, las Empresas abonarían los derechos en metálico. Finalmente la Comisión propondría el modo de sustituir esa franquicia y de modificar la legislación entonces vigente, y de auxiliar a las Empresas de ferrocarriles ahorrando gastos y disminuyendo trabas administrativas.

Con ser muy interesante este Real decreto, lo es aún mucho más su exposición de motivos. En ella se reconocen y proclaman los abusos en la franquicia, a cuyo amparo se vienen introduciendo, como material ferroviario sin pagar derechos, caballos y bueyes, espejos y telas de seda, conservas alimenticias y champagne; pero al mismo tiempo se declara terminantemente que era indispensable

proteger y auxiliar a las empresas, declaración de inapreciable valor como hecha por aquel Ministro (el Sr. Moret), en aquella época de libre cambio y libertad absoluta, y en un Decreto en que se cantaban las glorias de ese sistema, y se hacía constar, finalmente, el fracaso de toda la política arancelaria anterior que, queriendo ser proteccionista para las industrias siderúrgicas, y al mismo tiempo de absoluta libertad para las empresas de ferrocarriles, perjudicaba a la vez todos los intereses y no satisfacía ni bastaba a nadie. La lectura de este interesantísimo documento es muy provechosa para formarse idea de todo el sistema de aquella época.

Reforzada la Comisión por Real decreto y Real orden de 23 de Enero de 1872, y reorganizada por Decreto de 8 de Mayo de 1874, su informe dió lugar al Real decreto de 16 de Julio del 72, por el que se dispuso que el plazo de diez años concedido para la franquicia secontase desde el día de la apertura a la explotación del último trozo de cada concesión, siempre que esta apertura se hubiese verificado dentro del plazo legal señalado en la ley de concesiones y de las prórrogas acordadas en los casos de fuerza mayor, con arreglo al artículo 22 de la ley general; pero sin tener en cuenta las otorgadas por gracia especial, por razones de equidad, o por cualquiera otra causa que no sea precisamente la de fuerza mayor. Cuando la apertura del último trozo se verificase fuera del plazo legal y de las prórrogas admitidas, el período de diez años se contaría desde el día siguiente a aquél en que debía estar terminada la línea.

Con arreglo a estas bases, la Real orden de 26 de Agosto de 1872 declaró caducada la franquicia para la mayor parte de las grandes líneas, sin perjuicio de una resolución definitiva, y se publicó el correspondiente Reglamento de aplicación para el régimen de Aduanas en 15 de Abril de 1873, Reglamento que fué aclarado por orden del Gobierno de la República de 27 de Junio del mismo año. El material que debía gozar de la franquicia, se determinó por orden de 31 de Mayo y 30 de Junio de 1874, y con criterio menos restrictivo por la Real orden de 10 de Marzo de 1875, primera en esta materia del tiempo de la Restauración.

No puede, sin embargo, deducirse de aquí que la nueva situación política intentase volver al estado de cosas anterior a 1868, porque resolviendo el caso concreto de una compañía el Real decreto de 24 de Abril de 1877, aplicó con todo rigor lo dispuesto en el 16 de Julio del 72, y la Real orden de 13 de Febrero de 1879 dispuso que, no obstante la franquicia, las empresas estaban obligadas a pagar el impuesto extraordinario y transitorio establecido por el artículo 28 de la ley de Presupuestos de 11 de Julio de 1877 por el material que introdujesen del extranjero, en cuya ley (artículo 32) se declaró terminada la prórroga de la franquicia, que para determinados artículos del material de ferrocarriles concedió la de 26 de Diciembre de 1872, mandándose practicar la liquidación correspondiente.

La dificultad para aplicar debidamente la ley general de 3 de Junio de 1855 y el Real decreto de 16 de Julio de 1872 estaba en fijar con exactitud el plazo de diez años que había de durar la franquicia, porque las empresas habían ido abriendo sus líneas a la explotación, no de una vez las que formaban cada concesión sino por secciones, a medida que se terminaban, de modo que ofrecía dudas el modo de computar la fecha media de apertura de cada línea para empezar a contar los diez años.

La Dirección general de Aduanas propuso una fórmula para calcularla con exactitud, y encontrándola acertada el Ministerio de Hacienda la aceptó, y puso en vigor por Real orden de 14 de Octubre de 1879, de acuerdo con el dictamen del Consejo de Estado.

Esta fórmula consiste en tomar una fecha cualquiera como origen de tiempos; hallar el transcurrido desde la apertura de cada trozo, siempre que haya tenido lugar dentro del plazo legal hasta dicho día, y los que lo hayan sido fuera de aquel plazo a contar desde el mismo, o sea desde la fecha señalada para terminar la construcción de la línea, en totalidad con arreglo a la ley de concesión

del camino y a las prórrogas otorgadas por las Cortes, cuyo tiempo expresado en días se multiplica por los kilómetros del trozo o sección respectiva, y la suma de estos productos parciales que representa días-kilómetros, dividida por la longitud total de la línea, dará los días que ha disfrutado de franquicia hasta el de que se ha partido para el cálculo, a los cuales, añadiendo los que faltan para el completo de los diez años concedidos a la explotación, resultará la fecha en que debe terminar la franquicia para toda la línea. Como lo redacción de esta Real orden, que se ha copiado textualmente, está muy lejos de ser clara, y la materia ofrece gran interés, en un apéndice a este capítulo irá la expresión algebráica de esa fórmula y un ejemplo numérico de su aplicación.

Al promulgarse la ley general de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877, se aceptó en principio la franquicia, incluyendo entre los auxilios que pueden concederse a las empresas «la exención de los derechos de Aduanas al material de construcción y explotación de los ferrocarriles con extricta sujeción a lo que respeto de este punto prescriban las leyes de presupuestos o cualquiera otra que se halle vigente» (Número 4 del art. 12). Las formalidades para la importación del material en estos casos, se incluyeron en el apéndice 14 a las Ordenanzas de Aduanas de 1884.

La franquicia por el material importado de ferrocarriles cesó por la ley de 6 de Julio de 1888, que dispuso que todas las concesiones de ferrocarriles que se otorgasen en lo sucesivo, excepto las que se refiere a leyes promulgadas o aprobadas por las Cámaras con anterioridad a ésta, deberían contener la condición precisa del pago de derechos del material por la tarifa número 1 del Arancel vigente de Aduanas. Esta misma tarifa regiría para las Compañías que se dedicasen a la construcción del material para ferrocarriles, previas las garantías, a juicio del Gobierno, necesarias. Los demás artículos importados por las Compañías concesionarias pagarían por la tarifa general. Los concesionarios que pidiesen y obtuviesen prórroga de los plazos o modificación de las condiciones de concesión, perderían el derecho a la franquicia si lo tenían, y quedarían sometidos a esta ley.

En 1896, y como consecuencia de la discusión parlamentaria sobre el proyecto de ley de Auxilios a los ferrocarriles, las Compañías renunciaron, como ya se ha dicho el capítulo 1.° de este título, a las tarifas 1ª. y 2.ª, y en su virtud se aprobó la ley de 24 de Septiembre, por la cual se anuló la anterior y aquellas tarifas, estableciéndose otra única para todo el material de ferrocarriles que se importase, excepto para aquellas Compañías que tuviesen consignada en su ley de concesión la franquicia, y por todo el tiempo que ésta durase. Aunque los convenios a que daba fuerza el proyecto de ley presentado a las Cortes, y aprobado por éstas en 19 del mismo mes y año, no llegaron a cumplimentarse, esta modificación arancelaria tuvo toda su eficacia.

La ley de 14 de Marzo de 1904 eximió del pago de derechos a los materiales de hierro y acero inútiles, enajenados en el país, que procedan de importación verificada con franquicia. Esos materiales serán aquéllos que. reducidos a longitudes menores que un metro, sólo puedan utilizarse para la refundición.

Iniciada la corriente de supresión total de la franquicia arancelaria, la ley de Bases para revisión de Aranceles de 20 de Marzo de 1906 prohibió terminantemente que se concediesen franquicias ni rebajas a los ferrocarriles y Empresas análogas, y refundió la tarifa 3.ª en el Arancel general, aplicando al material de ferrocarriles iguales tarifas que a los artículos similares, como se llevó a efecto en el Arancel aprobado por Real decreto de 23 de Junio del mismo año.

Aun en la ley de ferrocarriles complementarios que concede a sus Empresas auxilios cuantiosos y aun extraordinarios, como se verá en el capítulo siguiente, se ha mantenido, a lo menos como principio general, este mismo criterio, estableciéndose que el material extranjero puede importarse pagando los derechos correspondientes cuando no se fabrique en España, o los precios del de producción nacional sean superiores a los del extranjero.

Fórmula para la aplicación de la Real orden de 14 de Octubre de 1879 y ejemplo numérico.

Llamando t' t'' t'''... al tiempo transcurrido desde la apertura de cada sección o desde la fecha en que legalmente debió estar terminada toda la línea hasta el día que se toma arbitrariamente como origen de tiempos para el cálculo.

k' k'' k'''... a las longitudes kilométricas de cada una de esas secciones.

K a la longitud total en kilómetros de la línea.

T al tiempo que queda contado positiva o negativamende desde el origen de tiempos hasta la terminación del plazo de diez años para la franquicia. La fórmula tendrá la forma siguiente:

$$T = \frac{t' \times k' + t'' \times k'' + t''' \times k''' + \dots}{K}$$

Ejemplo numérico.

Los datos para este ejemplo son puramente arbitrarios, e intencionadamente no corresponden a ninguna concesión real.

Los años se cuentan todos de trescientos sesenta y cinco días y los meses de treinta, como de ordinario en estos cálculos.

Los errores que de ello resultan, y que no quedan compensados en el cálculo, son insignificantes en la práctica. Por esta razón, y porque la fórmula oficial no los toma en cuenta, se prescinde de ellos y se redondea por días completos los resultados obtenidos.

Concedido el ferrocarril en 1878, su longitud total es de 460 kilómetros, y debe abrirse por completo a la explotación el 12 de Agosto de 1882. El primer trozo, de 208 kilómetros, se ha abierto el 27 de Noviembre de 1880; el segundo, el 4 de Mayo de 1881, siendo su longitud de 37 kilómetros, y el tercero, que mide 215, el 9 de Septiembre de 1883.

El día 4 de Agosto de 1887 se desea conocer el tiempo que le queda de franquicia arancelaria.

Del 27 de Noviembre de 1880 al 4 de Agosto de 1887, que tomamos como origen de tiempos, hay dos mil cuatrocientos treinta y siete días.

Del 4 de Mayo de 1881 a ese mismo origen, dos mil doscientos ochenta, y del 12 de Agosto de 1882 al mismo origen, mil ochocientos doce días.

$$2.437 \times 208 = 506.896$$
$$2.280 \times 37 = 84.360$$
$$1.752 \times 215 = 389.580$$

La suma de estos productos parciales es................ 980.836

Dividiendo esta cantidad por 460, el cociente es 2.132 días-kilómetros, que, restados de los 3.650 que componen los diez años de franquicia, dejan como resto 1.518 que, sumados a la fecha 4 de Agosto de 1887, dan la de 2 de Octubre de 1891, como término de aquélla.

b) AUXILIOS DIRECTOS.—RÉGIMEN DE SUBVENCIONES.

Apenas puesta en vigor la legislación de 1844, y solicitadas las primeras concesiones, se vió claramente que todas nuestras líneas necesitarían no sólo franquicias y exenciones sino auxilios directos del Estado, y que sin ellos no podrían construirse jamás, porque constituirían un negocio francamente ruinoso.

Ya se ha dicho como en 1847 el Estado se preocupó de encontrar el medio más adecuado para aplicar directamente sus fondos a este objeto; pero como no fué más allá en su acción, y como la anunciada ley general de ferrocarriles se iba retrasando y su retraso constituía un obstáculo muy serio para desarrollar una política eficaz de auxilios a los ferrocarriles, sin la cual ya se veía que se dilataba mucho su concesión, fué necesario desglosar del proyecto una parte, la más urgente, y así se llegó a la ley de 20 de Febrero de 1850, votada sin discusión siquiera en el Senado, y después de sostenerse una brevísima en el Congreso, que ni siquiera versó sobre la finalidad concreta de la ley, sino sobre el sistema general de política ferroviaria, como lo hizo constar el Sr. Seijas, Ministro de Comercio, Instrucción y Obras públicas al contestar al Sr. Orense, Marqués de Albaida, que se manifestó partidario del sistema inglés enfrente del francés, en cuya discusión sólo algunos Diputados coincidiendo con los autores del informe, expusieron sus temores de que las concesiones no fuesen más que pretextos para negocios bursátiles.

La mayor parte de los principios que después se han aplicado en los distintos sistemas de auxilios directos a los ferrocarriles, se encuentran ya en esta ley de grandísimo interés, que se inserta a continuación.

Ley de 20 de Febrero de 1850 autorizando al Gobierno para otorgar concesiones provisionales de ferrocarriles, y conceder a las Empresas la garantía de un mínimum de interés y amortización.

Doña Isabel II, por la gracia de Dios y la Constitución de la Monarquía española, Reina de las Españas; a todos los que las presentes vieren y entendieren, sabed: que las Cortes han decretado y Nos sancionado lo siguiente:

Artículo único. Mientras se aprueba y sanciona la ley sobre ferrocarriles presentada por el Gobierno de S. M., podrá éste hacer o ratificar concesiones provisionales, y además de las ventajas, franquicias y exenciones acordadas por los decretos de concesión de las respectivas empresas, garantizar a éstas el interés mínimo del 6 por 100, más 1 por 100 de amortización de los capitales invertidos y que se invirtiesen en los ferrocarriles que están construyéndose actualmente, o que se contruyan en adelante, bajo las condiciones siguientes:

1.ª Que las empresas a quienes se conceda esta garantía, quedarán sujetas a lo que disponga en la ley de ferrocarriles.

2.ª Que el Gobierno solo satisfará a las empresas el interés garantido mientras duren las obras, y la diferencia entre el interés y el producto líquido de la explotación cuando éste fuese menor. Si excediese de 8 por 100, la mitad del exceso se aplicará al reintegro de la cantidad anticipada por el Gobierno.

3.ª Que las empresas no tendrán derecho al pago del interés garantido, cuando por culpa suya cesasen las obras o la explotación del ferrocarril.

4.ª Que el 1 por 100 seguirá pagándose por el Gobierno hasta la extinción del capital y consiguiente adquisición de ferrocarril por el Estado.

Por tanto, mandamos a todos los tribunales, justicias, jefes, gobernadores y demás autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquiera clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes. En Palacio a 20 de Febrero de 1850.—Yo la Reina.—El Ministro de Comercio, Instrucción y Obras públicas, *Manuel de Seijas Lozano.*

Para cumplir lo dispuesto en esta ley, adoptó el Estado el procedimiento de emitir obligaciones especiales que entregaba a las Empresas concesionarias, procedimiento que empleó también para la construcción de carreteras, que en esta época tomó gran desarrollo. Ya se ha indicado que la legislación general no indicaba la cuantía de los auxilios, sino que su fijación se dejaba a los pliegos particulares de cada concesión; y es curioso y muy significativo hacer notar que la emisión de dichas obligaciones, así como la negociación y el pago de sus cupones, se encomendó al Ministerio de Fomento, extraña anomalía a que puso fin el Real decreto de 21 de Noviembre de 1852, que ordenó se encargase de esas funciones la Junta de la Deuda pública, y que las acciones de los ferrocarriles de Alar del Rey a Santander, y de Aranjuez a Almansa, «creadas ya bajo el concepto de que se emitirían por las dependencias del Ministerio de Fomento, se llevará a efecto (su emisión) por éstas, pasando a las de la Deuda pública a medida que la emisión se formalice los correspondientes libros talonarios».

Regulada por la ley de 1855 la cuestión fundamental de los auxilios concedidos por el Estado a las empresas ferroviarias, volvió a presentarse la cuestión de estudiar aquel procedimiento de técnica financiera que permitiese atender a esta obligación. Ya la ley de 9 de Marzo de 1855, que dispone la recogida y transformación de determinadas acciones y obligaciones, había preparado el terreno para la implantación de ese nuevo procedimiento, y la de 22 de Mayo de 1859 dispuso, a este efecto, la creación de un papel de obligaciones del Estado al portador, con arreglo a los principios contenidos en los artículos de dicha ley, que se transcriben a continuación de la de nueve de Marzo del 55. Las prescripciones de la del 59 se completaron con la Real orden de carácter reglamentario de 7 de Julio del mismo año, que por esta razón no se transcribe, haciéndola a continuación con las leyes a que acaba de hacerse referencia.

Ley de 9 de Marzo de 1855 mandando recoger y canjear las acciones u obligaciones entregadas hasta ahora en pago de subsidio a los ferrocarriles.

MINISTERIO DE FOMENTO. — *Ferrocarriles.* — Doña Isabel II, por la gracia de Dios y la Constitución.

....

....

Artículo 1.º Se recogerán las acciones de carreteras y de ferrocarriles, o las carpetas provisionales que se hayan entregado en su lugar, creadas para el pago de las obras o subsidios de los caminos de hierro, en virtud de los Reales decretos siguientes:

De 19 de Diciembre de 1851, contratando la construcción del de Aranjuez a Almansa.

De otro de la misma fecha, concediendo un subsidio de sesenta millones al de Alar a Santander.

De 28 de Mayo y 21 de Noviembre de 1852, contratando la construcción del de Socuéllamos a Ciudad Real.

De 13 de Agosto de 1852, comprando el de Madrid a Aranjuez.

De 28 de Agosto de 1852, contratando la construcción del de Sevilla a Cádiz.

Y de 24 de Marzo de 1854, convirtiendo el subsidio de interés ofrecido al de Almansa a Alicante en una cantidad fija de quince millones en acciones, y se dará a los tenedores de las expresadas acciones o carpetas otras de igual valor y con las mismas garantías, en que se exprese la autorización de las Cortes para crearlas.

Art. 2.º A los cinco años de la publicación de esta ley quedarán sin fuerza ni valor alguno las acciones mandadas recoger en el artículo anterior, que no hayan sido canjeadas en dicho plazo.

....

....

Art. 9.º Las subvenciones, pagadas exclusivamente en acciones, se cubrirán con igual cantidad de obligaciones por su valor nominal, que se entregarán a las empresas con el cupón corriente del semestre en que fuese expedida la certificación de obras, siempre que haya sido aprobada por el Gobierno la liquidación de ellas, abonando las empresas la diferencia de intereses por los días transcurridos hasta el de la expedición del certificado.

Art. 10. En el caso de que el Gobierno considere más conveniente satisfacer en metálico las subvenciones que pueden ser pagadas también con el equivalente papel al precio de cotización, negociará en pública subasta, o por suscripción, la cantidad necesaria de obligaciones, fijándose los precios tipos por el Consejo de ministros.

Si por el contrario, usando de la opción a que dan derecho las leyes de concesión, hubieran de pagarse las subvenciones de las empresas que se hallen en este caso con la equivalente cantidad de papel al precio de cotización, se entregarán a aquéllas las obligaciones correspondientes, que llevarán el cupón corriente del semestre en que fuese expedida la certificación de obras, siempre que haya sido aprobada por el Gobierno la liquidación de ellas. El cambio regulador para determinar las equivalencias será el medio a que las obligaciones se hubieren cotizado en la Bolsa de Madrid en el trimestre anterior, contado desde el día de la aprobación de la liquidación de las obras.

Si no se hubiesen cotizado obligaciones en el citado trimestre, se tomará para el cómputo del cambio medio el del más inmediato.

Se tendrá en uno y otro caso en cuenta la diferencia que produzca en el cambio el importe de los intereses vencidos hasta el día de la aprobación de la liquidación.

Servirá de regulador para las entregas de obligaciones durante el año de 1859 el cambio a que se coticen en los plazos mencionados las acciones de obras públicas de la emisión de 1.º de Julio de 1858.

Art. 11. Las subvenciones que consistan en un *mínimum* de interés y amortización de los capitales empleados en las obras, se satisfarán con los fondos expresados en el artículo 6.º.

Art. 12. La tercera parte de la subvención o subvenciones que para líneas auxiliadas por el Estado corresponde pagar a las provincias (1), la repartirá el Gobierno entre éstas, con arreglo a las bases fijadas en las respectivas leyes de concesión. En los casos en que las bases no se hallasen determinadas, el repartimiento se hará entre las provincias por donde cruce la línea en proporción al número de kilómetros que por cada una recorra, y a su riqueza respectiva, graduada por las contribuciones territorial, industrial y de consumos reunidas.

Para hacer este repartimiento entre las provincias interesadas en una misma línea, cuando alguna de ellas no contribuya al Estado por subsidios y consumos, servirán de base para todos los cupos de la contribución territorial y la longitud que recorra el ferrocarril en cada una de ellas.

Art. 13. El cupo de la cantidad que corresponda a cada provincia lo repartirá la Administración de Hacienda pública entre los pueblos de la misma, según las reglas siguientes:

Primera. Del total de la subvención de la provincia se hará un primer repartimiento entre los pueblos, en proporción a la suma de lo que cada uno pague al Estado por las contribuciones territorial, industrial y de consumos reunidas.

Donde no se satisfagan éstas, las Diputaciones distribuirán, cobrarán y harán entrega al Tesoro de

(1) Por el artículo 11 de la ley de Presupuestos de 25 de Junio de 1864 se suprimieron esta clase de subvenciones, dejando subsistentes las ofrecidas directamente por los pueblos y por las Diputaciones.

las cantidades que correspondan a sus respectivas provincias.

Segunda. Hecho este repartimiento, los cupos de los pueblos comprendidos en una zona de 30 kilómetros a derecha e izquierda del eje del ferrocarril, se aumentarán en proporción a la distancia a que se hallen del mismo, según la escala siguiente:

Hasta	5 kilómetros	12	por 100 de	aumento.
	5 a 10 —	10	—	—
	10 a 15 —	8	—	—
	15 a 20 —	6	—	—
	20 a 25 —	4	—	—
	25 a 30 —	2	—	—

Tercera. La suma total que produzcan estos aumentos se rebajará proporcionalmente de los cupos de los pueblos situados fuera de la zona expresada: en el concepto de que esta rebaja no podrá exceder del 80 por 100 de los cupos asignados a los mismos pueblos en el primer repartimiento, debiendo, en caso de que hubiese exceso, rebajarse proporcionalmente de los aumentos hechos a los pueblos situados en la zona.

Art. 14. Los pueblos que particularmente tengan obligaciones especiales de subvenir a la construcción de determinadas líneas por las leyes de concesión las cumplirán sin perjuicio de las generales que, según los artículos anteriores, les correspondan.

Art. 15. De los pagos que hasta fin de 1858 y en cada uno de los años sucesivos hiciere el Gobierno, se practicarán liquidaciones, y el importe de la tercera parte del valor nominal de las obligaciones emitidas o del metálico entregado por el Estado para la subvención de cada línea se repartirá entre las provincias respectivas, según las bases prefijadas.

Del mismo modo se hará el repartimiento de las subvenciones que hubieren consistido en la entrega de obras a las empresas.

Las Administraciones de Hacienda pública harán la distribución de estas sumas entre los pueblos de su provincia respectiva inmediatamente que se les comunique el resultado de aquellas liquidaciones, pasando los repartimientos a la aprobación de las Diputaciones, que recaerá en el período de la primera reunión que celebren estas corporaciones.

Art. 16. Los pueblos comprenderán en sus presupuestos. como gastos extraordinarios, el importe de las cantidades que les corresponda satisfacer, pagándolas al Tesoro público en la forma siguiente:

La parte de subvenciones que pagaren en metálico, sin omisión de papel, la abonarán desde luego en la proporción en que el Tesoro hubiere satisfecho aquellas subvenciones.

La parte de subvenciones cubiertas con obligaciones la reintegrarán en cantidades a razón de 7 por 100 cada año del saldo que en fin del anterior resultase contra los pueblos, según las emisiones hechas por la respectiva línea, y a la conclusión de ésta se practicará una liquidación final que fije con precisión el resto del débito que ulteriormente deba extinguirse por anualidades, al respecto también del 7 por 100 en cada uno.

Del 7 por 100 citado, se aplicarán: 6 por 100 al pago de intereses y 1 por 100 para amortización, que se efectuará por la fórmula del interés compuesto.

Art. 17 Entre los recursos que los pueblos adopten para cubrir sus respectivas asignaciones, usarán, en primer término, del producto de la venta de sus bienes propios, haciéndose al efecto las compensaciones que correspondan con lo que el Tesoro deba abonarles por este concepto.

Art. 18. El Gobierno dará cuenta todos los años a las Cortes del estado que en fin del anterior tuviese la emisión y amortización de obligaciones, los pagos de las subvenciones a las empresas y los débitos de las provincias, y dictará las disposiciones correspondientes para la ejecución de la presente ley.

Por tanto, mandamos a todos los tribunales, justicias, jefes, gobernadores y demás autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquiera clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Aranjuez a veintidós de Mayo de mil ochocientos cincuenta y nueve.—Yo la Reina.—El ministro de Hacienda, *Pedro Salaverria*.

La política general económica seguida por el partido de la Unión Liberal, que inspirada en la necesidad de atraer a todo trance a fuerza de ventajas y previlegios los capitales extranjeros, supliendo a los nacionales que no existían, sea por escasez en el ahorro, o por repugnancia en el público, para emplearlo debidamente, había de transformar nuestra economía, modernizándola, tuvo como era natural manifestaciones interesantes en la materia de subvenciones.

Ese criterio aparece clarísimo en la ley de 1.º de Marzo de 1861, por la que se autoriza al Gobierno para anticipar a las Empresas las subvenciones concedidas cuando lo aconsejan circunstancias extraordinarias y debidamente justificadas, usando de los medios señalados en la ley de 22 de Mayo de 1859. Esos anticipos podrían ser hasta de dos tercios de la subvención, que correspondiese proporcionalmente a las obras ejecutadas, y el material fijo y móvil acopiado según certificación de los ingenieros del Estado, y cuando no se marcasen plazos de construcción en las concesiones, se con-

siderarían divididas las subvenciones para los efectos de esta ley en tres partes iguales, correspondientes a los períodos de conclusión de la explanación con sus obras de fábrica, colocación de la vía y apertura a la explotación.

Si los anticipos se hiciesen en obligaciones de ferrocarriles, se fijaría su valor real (su cambio regulador dice la ley) por el cambio medio a que se hubiesen cotizado en la Bolsa de Madrid en el trimestre anterior, o el más inmediato en su caso. Las Empresas pagarían al Tesoro el interés que este abonase a su vez por el anticipo, y cuando se practicase la liquidación definitiva de las subvenciones se computarían los anticipos en obligaciones a la cotización real a que los recibiera la Empresa si la que regía al hacerse la liquidación era menor, y a la que entonces se diese si era mayor que la que alcanzaban las obligaciones al hacerse el anticipo, contándose siempre los intereses abonados por las empresas al Tesoro.

Los anticipos se acordarían por el Consejo de Ministros formándose expediente en que informaría la Junta Consultiva de Caminos, Canales, Puertos y Faros, y el Consejo de Estado en pleno, y por medio de Real decreto que se publicaría en la *Gaceta,* y se daría cuenta a las Cortes cada año de los anticipos hechos en el anterior y del estado en que se hallase el reintegro de los concedidos.

Es, sin embargo, muy significativo para la historia de nuestros ferrocarriles, que veintiocho días más tarde, el 29 de Marzo, había que dictar una Real orden disponiendo que se retiraría la parte correspondiente de subvención en los casos en que se abriesen a la explotación trozos no completamente terminados, y si la subvención se hubiese anticipado, o el ferrocarril no fuese subvencionado, los productos de la explotación servirían para completar las obras con arreglo al proyecto.

Tampoco se acababa de resolver con esto la enojosa cuestión de las subvenciones, relacionada con los límites señalados a las Sociedades concesionarias para la emisión de obligaciones, de cuyo aspecto se tratará más adelante. Sin resolverla pues, se dispuso, sin embargo, que para los efectos de percibir aquellas se considerarían de servicio público, con arreglo a la ley general de 3 de Junio de 1855, los ferrocarriles que se construyesen para el transporte de carbones minerales (ley de 20 de Julio de 1862).

La Real orden de 26 de Noviembre del mismo año suavizó ya los preceptos de la de 29 de Marzo de 1961, disponiendo que en vez de retenerse la parte de subvención que aquella señala, lo fuese únicamente la proporcional al valor de las obras o material que faltase, en la misma relación en que está la subvención total del ferrocarril con el presupuesto general aprobado para su establecimiento.

En la ley de Presupuestos de 1864 se introdujo una interesante novedad, suprimiendo el gravamen impuesto a las provincias para el pago por el Estado de subvenciones a los ferrocarriles, que se conmutó por un recargo en la contribución territorial y en los consumos, de los que debían pagar su parte alícuota las Provincias Vascongadas. El Gobierno quedaba autorizado para capitalizar, de acuerdo con las empresas, las subvenciones que consistiesen en garantías de un mínimun de interés, emitiendo las correspondientes obligaciones en la cantidad necesaria, añadiéndose, en concepto de subvención adicional, una cantidad fija a cambio de la franquicia de Aduanas por el material importado, que quedaba suprimida.

Persistía con todo la difícil situación económica de las empresas y la acción incierta y vacilante del Estado para auxiliarlas, sin perjudicar los intereses generales. Este propósito llevó al Gobierno a dictar el Real decreto de 29 de Diciembre de 1866, en el que se procuró evitar el excesivo fraccionamiento de las líneas, para lo cual se dispuso que el Gobierno facilitase la fusión de las Compañías hasta lograr que cada una tuviera un mínimum de 1.000 kilómetros. Igualmente se dispuso que se estudiara el medio de auxiliarlas directamente y de un modo más eficaz. nombrándose para ello la indispensable Comisión.

La última disposición dictada sobre esta materia en el reinado de Isabel II, fué la Real orden de 25 de Mayo de 1868, comunicada por Fomento a Hacienda en otra de 22 de Junio, en la que se insiste en que las empresas debían abonar al Tesoro el interés correspondiente por los anticipos de subvención que hubieren percibido. Como se ve tras una legislación copiosísima, las cosas quedaban al ocurrir el cambio de régimen en el mismo estado exactamente que al comenzar lasconcesiones, separándose cada vez más nuestra política ferroviaria del espíritu del informe del 44.

Si algo más fuese preciso para darse cuenta de la situación de nuestro problema ferroviario, bastaría llamar la atencióu sobre el hecho de que un Gobierno que acababa de publicar el radical Decreto de 23 de Octubre de 1868, y preparaba el mucho más radical y trascendental de 14 de Noviembre, tuviese que preocuparse muy seriamente de la situación de las Compañías, y que dictar, en consecuencia, el de 7 de Noviembre, que es indispensable leer íntegro con su exposición de motivos.

Otra disposición de gran interés intrínseco, y que lo tiene quizás mayor como dato muy interesante para conocer el estado económico de las grandes Compañías por entonces, es el Decreto de 22 de Enero de 1869, Decreto que fué complementado por el de 5 de Mayo del mismo año; ambos se reproducen con los cuadros que les acompañan, en los que se encuentran datos de mucha importancia.

Decreto de 7 de Noviembre de 1868 adoptando algunas disposiciones para que sea eficaz el auxilio ofrecido a las Empresas de ferrocarriles.

MINISTERIO DE HACIENDA.—La ley de 11 de Julio de 1867, que autorizó la emisión de deuda consolidada exterior al 3 por 100 para canjearla por títulos de la deuda amortizable y de la diferida de 1831, estableció en su artículo 7.° que de las sumas efectivas que, por consecuencia de las disposiciones de dicha ley, debiera recibir el Tesoro público, se destina el 85 por 100 a saldar los déficits de los presupuestos de 1866 a 1867 y anteriores, y el 15 por 100 restante constituyese un fondo especial que sirviera de base para los auxilios que hayan de otorgarse a las empresas de ferrocarriles, a cuyo fin debía presentarse a las Cortes el oportuno proyecto de ley, en los primeros días de la legislatura de 1867 a 1868.

Ninguna de estas prescripciones tuvo cumplido efecto. El país conoce ya el estado del Tesoro, y sabe que el déficit de los presupuestos no ha sido saldado, ni el fondo especial constituído.

No es así, ciertamente, como se restablece y conserva el crédito de las naciones, y nada perjudica más a éste que la facilidad en prometer, cuando a la promesa no sigue el exacto cumplimiento de las obligaciones contraídas. El ministro que suscribe no hubiera propuesto el auxilio que por la ley de 11 de Julio se ofrece a las empresas de ferrocarriles, después de las cuantiosas subvenciones que se les otorgaron en las respectivas leyes de concesión, porque considera que la resolución definitiva de la cuestión de ferrocarriles no consiste en dar nuevas subvenciones, ni deben ser los contribuyentes responsables de los errores de apreciación de las empresas, y de las consecuencias de su gestión, no siempre, acaso, tan económica y acertada como hubiera sido de desear.

Los verdaderos medios de mejorar la situación de los ferrocarriles son aquéllos que, realizando la libertad de la industria y del tráfico, desarrollan la riqueza general de los pueblos, restringiendo la intervención inmotivada y molesta del Estado en las cosas que no son de sus naturales atribuciones, y al empleo de estos medios consagra su atención el Gobierno provisional, caminando con ánimo resuelto por la senda en que ya ha dado los primeros pasos.

Pero la opinión particular del ministro que suscribe debe ceder ante la palabra empeñada por una nación, que ha de tener la misma fuerza que la palabra de un hombre honrado en las transaciones comunes de la vida. Existe una promesa solemne, consignada en la ley de 1867, y el Gobierno provisional se halla dispuesto y decidido a cumplirla, haciendo lo que la citada ley previene, con una modificación en la forma del abono, exigida por el hecho de haber consumido en otras atenciones, el Gobierno caído, parte de los recursos que debió destinar a ferrocarriles.

Con este objeto constituirá el Gobierno un fondo especial, igual al importe del 15 por 100 de las sumas efectivas que haya recibido y consumido, con bonos del Tesoro del empréstito de 200 millones de escudos, emitidos al tipo de 80 por 100; agregando a este fondo el 15 por 100 también de las sumas efectivas correspondientes a las emisiones que por dicha ley está autorizado a verificar.

Una comisión especial, en la que deben estar representadas las compañías de ferrocarriles, propondrá a la mayor brevedad la aplicación y distribución equitativa del mencionado fondo, con vista de todos los antecedentes necesarios.

Por estas consideraciones, en uso de las facultades que me competen, como individuo del Gobierno provisional y Ministro de Hacienda,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.° El Gobierno constituirá en bonos del Tesoro, al tipo de 80 por 100, de los emitidos por Decreto de 25 de Octubre último, un fondo especial de auxilios a las empresas de ferrocarriles, por una suma efectiva, igual a la recaudada para este objeto, y aplicada a otras atenciones por el Gobierno anterior. Igual reserva del 15 por 100 hará de las sumas efectivas que el Gobierno pueda realizar, en virtud de la autorización que se le concede por el artículo 6.° de la ley de 11 de Julio de 1867.

Art. 2.° Se crea una comisión especial que informe al Gobierno con urgencia: primero, sobre el método y forma conveniente de otorgar a las empresas de ferrocarriles los auxilios directos que señaló a su favor la citada ley; segundo, sobre la forma mejor de procurar auxilios indirectos, que puedan hacer prosperar dichas empresas o ahorrarles gastos y disminuirles trabas administrativas.

Art. 3.° La comisión la formarán dos letrados, tres ingenieros de caminos y un representante por cada una de las compañías de ferrocarriles del Norte, Mediodía, y las de Zaragoza, Pamplona y Barcelona. Las demás compañías, reunidas, elegirán otro delegado (1) que las represente.—Madrid, 7 de Noviembre de 1868.—El Ministro de Hacienda, *Laureano Figuerola.*

Primera distribución del fondo de auxilio a las empresas (22 Enero de 1869)

MINISTERIO DE HACIENDA.—*Decreto.*—La Comisión nombrada por Decretos de 7 y 20 de Noviembre del pasado año, con objeto de dar cumplimiento a la promesa de auxilios a los ferrocarriles contenida en la ley de 11 de Julio de 1867, después de detenidas y numerosas sesiones, ha sometido a la aprobación del Gobierno una parte del trabajo que éste confió a su ilustración y a su imparcialidad, proponiendo la distribución y empleo que debe darse a los auxilios directos que en dicha ley se consignaron. Examinada detenidamente la citada propuesta y el voto de la minoría de la Comisión con la refutación redactada por la misma que a la citada propuesta acompañan, es ya posible dictar una resolución equitativa en la manera de distribuir y aplicar los auxilios que el legislador se propuso conceder para mejorar en lo posible la situación de los ferrocarriles españoles.

El primer punto que la Comisión ha examinado se refiere a la determinación de las empresas que pueden considerarse con derecho al reparto de los auxilios, habiéndose acordado que sólo deben participar de ellos:

1.° Las que tienen sus líneas concluídas y en explotación.

2.° Las que han ejecutado, al menos, las dos terceras partes de los trabajos correspondientes a sus respectivas concesiones, y que no tuviesen sus obras paralizadas en 7 de Noviembre de 1868.

Pasando después a fijar las bases de la distribución, la mayoría de la Comisión ha opinado que debiera hacerse aquélla con arreglo al importe del capital invertido por las empresas; separándose de este parecer una minoría numerosa, que prefiere que dicha distribución se verifique tomando como base el capital improductivo. Así, la Comisión como la minoría, han creído que debe adoptarse una base fija para el reparto, si bien reconociendo ambas la dificultad, o más bien imposibilidad, de hallar ninguna que abrace y tenga en cuenta a la vez todos los elementos y consideraciones necesarias para llegar a un resultado enteramente justo, y que al mismo tiempo fuese el más conveniente para las empresas. Por eso, la Comisión y la minoría, al fijar la base que respectivamente prefieren, no la presentan como buena en absoluto ni desconocen sus inconvenientes, arguyendo sólo sobre la preferencia que, en su sentir, merece sobre las otras bases de análogo carácter que pudieran proponerse para alcanzar un resultado tan pronto como lo exige la situación actual de nuestros ferrocarriles.

El ministro que suscribe, después de examinar muy atentamente los estudios de la Comisión, estudios tan minuciosos, profundos e imparciales como debían esperarse de las dignísimas personas que la componen, cree deber dar la preferencia a la base propuesta por la mayoría, no tanto por parecerle menos defectuosa que la adoptada por la minoría, cuanto porque acerca de aquélla aparecen completamente de acuerdo entre los individuos que la componen todos los representantes de las empresas, lo cual constituye una garantía de que la mencionada distribución, siempre enojosa y difícil, verificándose a satisfacción de los interesados en ella, no puede producir complicadas reclamaciones.

En cuanto al destino que debe darse a las sumas distribuídas, el ministro que suscribe, teniendo en cuenta la situación de cada una de las empresas y lo que sobre el particular proponen la Comisión y la minoría, ha determinado lo que ha creído más conveniente, tanto en interés del Estado como de las empresas mismas.

Por último, se han distribuído los ferrocarriles en tres grupos, según aparece por el estado adjunto al presente Decreto, comprendiendo el primero aquellas líneas cuyos elementos son suficientemente conocidos para poder hacer, desde luego, aunque con

(1) Por Decreto del mismo Ministerio, fecha 20 de Noviembre, se facultó a estas compañías indeterminadas para la designación de tres delegados en vez de uno.

carácter provisional, la adjudicación de la parte de auxilios que les corresponde; en el segundo, las líneas que se consideran con derecho a dichos auxilios, pero cuyo capital invertido no se conoce con la aproximación necesaria, por lo cual es preciso que la Comisión practique respecto de ellas mayores averiguaciones, y en el tercero, las líneas cuyo derecho parece todavía dudoso con arreglo a la primera base establecida. Naturalmente, el destino que ha de darse a los auxilios sólo se determina, por ahora para las empresas del grupo primero, suspendiendo la resolución respecto de las otras hasta que llegue el caso de adjudicarles la parte que les corresponda en la distribución.

En virtud de lo que precede, de acuerdo con el Consejo de Ministros, y en uso de las facultades que me competen como individuo del Gobierno provisional y ministro de Hacienda,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.° El fondo de auxilios a las empresas de ferrocarriles, mandado construir por la ley de 11 de Julio de 1867 y Decreto de 7 de Noviembre último, se distribuirá exclusivamente entre las empresas: primero, que tengan sus líneas concluídas y en explotación; segundo, que hayan ejecutado más de las dos terceras partes de los trabajos de construcción de las respectivas concesiones, y no tuviesen sus obras paralizadas en 7 de Noviembre de 1868.

Art. 2.° La suma total que ha de constituir con arreglo al Decreto de 7 de Noviembreúltimo, el fondo de auxilios se distribuirá entre las empresas que figuran en el estado adjunto al presente Decreto, en las proporciones que se indican en el mismo.

Esta distribución se considera como provisional, y podrá ser rectificada en vista de los mayores datos que está reuniendo la Comisión de auxilios nombrada por el citado Decreto, o de las reclamaciones que presenten las compañías que se crean perjudicadas, antes del día 10 de Marzo del próximo venidero.

Art. 3.° Con el fin de poder atender a la rectificación de la distribución acordada en lo que resulte necesario, sólo se hará por ahora la aplicación de las cinco sextas partes de la suma hasta hoy realizada, de la que, con arreglo a la ley de 1867 y Decreto de 7 de Noviembre, ha de consagrarse a este objeto. A medida que fueren realizándose mayores sumas, se ampliará la distribución de las cinco sextas partes en las mismas proporciones, reservando siempre la sexta parte de lo realizado hasta el momento en que el Gobierno, conociendo ya con exactitud la suma total a que ascenderán los auxilios, y con presencia de todos los datos y reclamaciones que se presenten, pueda determinar definitivamente sobre dicho resto.

Art. 4.° Por ahora sólo se verificará la adjudicación de las sumas correspondientes a las empresas que componen el primer grupo del estado adjunto, suspendiéndose las relativas al segundo grupo hasta la reunión de los datos necesarios.

Art. 5.° El Gobierno se reserva la facultad de conceder o negar la participación en los auxilios a las empresas comprendidas en el grupo número 3, hasta conocer con mayor exactitud los datos y noticias que a las mismas se refieren.

Art. 6.° Las sumas correspondientes a cada una de las compañías del primer grupo se aplicarán precisamente al objeto consignado en la columna tercera del estado, y el Gobierno irá entregando dichas sumas a medida que vayan aplicándose al indicado objeto, con las prevenciones que parezcan convenientes y se dicten por el Ministerio de Fomento. Análoga designación se hará oportunamente para las empresas del segundo grupo, así como para las del tercero, a quienes se reconozca participación en los auxilios.

Art. 7.° Debiendo constituirse el fondo de auxilios con una cantidad de bonos del empréstito de 200 millones de escudos al tipo de 80 por 100 en equivalencia del valor del 13 por 100 de las sumas efectivas realizadas por el Gobierno anterior, en virtud de las autorizaciones concedidas en los artículos 1.° y 5.° de la ley de 11 de Julio de 1867, y con el 13 por 100 también de las sumas efectivas que el Gobierno pueda realizar, en virtud del artículo 6.° de la misma ley, el ministro de Hacienda aplicará en el reparto a buena cuenta, que previenen los artículos 2.°, 3.° y 4.°, los fondos o valores que el Tesoro tuviese disponibles con destino al fondo de auxilios. Esta aplicación se hará según la naturaleza del objeto marcado para la inversión del auxilio, a saber: en efectivo para las cantidades que deban aplicarse al pago de cupones de obligaciones, y en bonos del Tesoro, y en efectivo para las cantidades que deban invertirse en las demás atenciones señaladas.

Art. 8.° Las cantidades que por consecuencia de las resoluciones aplazadas en el artículo 5.° puedan quedar sin aplicación al auxilio de las empresas que constan en el tercer grupo del estado adjunto, y cuyo derecho con arreglo a las bases adoptadas es todavía dudoso, se distribuirán entre las demás empresas en la proporción que corresponda en el reparto definitivo del fondo de auxilios.

Art. 9.° Para la realización de los bonos del empréstito que se adjudican, desde luego, por el presente Decreto a las empresas comprendidas en el primer grupo, deberán dichas empresas ponerse de acuerdo, resolviendo por mayoría de votos y de capitales lo que crean más conveniente a su interés en el preciso término de tres meses. Pasado este plazo, sin haber logrado el acuerdo, podrá cada empresa retirar la parte que le corresponda de los abonos adjudicados, sin perjuicio de lo que disponga el ministro de Fomento para asegurar la inversión prescrita a cada empresa, conforme al artículo 6.°. Las compañías que figuren en el grupo segundo y las del grupo tercero a quienes se declare el derecho a los auxilios, quedarán obligadas, acerca del punto relativo a la realización de los bonos, a lo que se

haya resuelto por las compañías del grupo primero.
Madrid, veintidós de Enero de mil ochocientos sesenta y nueve.—El ministro de Hacienda, *Laureano Figuerola*.

DISTRIBUCION PROVISIONAL
DEL FONDO DE AUXILIOS A LAS EMPRESAS DE FERROCARRILES

Primer grupo

EMPRESAS	Tanto por 100 del fondo de auxilios	APLICACIÓN QUE DEBE DARSE A LAS SUMAS CORRESPONDIENTES
Madrid a Zaragoza y a Alicante	23,32	Amortización, como mínimum, de 2.600 obligaciones por compra en subasta o por agente de Bolsa en el extranjero. El resto, al pago del cupón vencido de obligaciones.
Norte de España	19,34	Amortización de obligaciones por compra en subasta o por agente de Bolsa en el extranjero.
Zaragoza a Pamplona y Barcelona	10,96	Ramal de enlace de las estaciones de Zaragoza y puente sobre el Ebro. Si hubiere sobrante, para amortización de obligaciones en la forma dicha.
Ciudad Real a Badajoz y Almorchón a Bélmez	5,91	Pago de diversos créditos a favor de pequeños contratistas y sueldos atrasados de empleados en la explotación. El resto, a la extinción de Deuda flotante garantida con obligaciones.
Almansa a Valencia y Tarragona	4,83	Construcción definitiva de los puentes provisionales de Montesa, Boquillas, Toll y Huertas. El resto, a amortización de obligaciones en subasta o por compra en Bolsa.
Tarragona a Martorell y Barcelona	2,05	Rectificación del cauce del Llobregat y adquisición de material de explotación.
Tudela a Bilbao	3,78	Amortización de obligaciones en la forma expresada anteriormente.
Córdoba a Sevilla	1,83	Construcción del puente definitivo del Guarromán y reparaciones en el de Guadalbácar.
Sama de Langreo a Gijón	0,52	A obras de la línea y adquisición de material de explotación.
Barcelona a Mataró, Barcelona a Granollers, Mataró a Arenys de Mar, Granollers a la Rambla de Santa Coloma, Arenys de Mar a la Rambla de Santa Coloma, Rambla de Santa Coloma a Gerona	3,12	Continuación de las obras de Gerona a la frontera francesa, caso de no proceder la rescisión pendiente, y si se concede, amortización de obligaciones en la forma antedicha.
Córdoba a Málaga	3,01	Obras necesarias en la línea y continuación de los trabajos del ramal de Campillos a Granada.
Medina del Campo a Zamora	1,96	Para obras y para cubrir el déficit de la explotación en lo que alcance.
	80,63	

Segundo grupo EMPRESAS	Tanto por 100 del fondo de auxilios	Tercer grupo EMPRESAS	Tanto por 100 del fondo de auxilios
Alar a Santander	4,50	Palencia a Ponferrada	3,60
Barcelona a Sarriá	0,26	Lérida a Montblanch	1,14
Quintanilla a Arbó	0,12	Campillos a Granada	1,11
Jerez al Trocadero, Sevilla a Jerez	5,26	Utrera a Osuna	0,44
Puerto Real a Cádiz	0,85	Tharsis al Odiel	0,34
Reus a Tarragona, Montblanch a Reus	1,04	Buitrón a la ría de San Juan	0,25
Utrera a Morón	0,38	Triano a Bilbao	0,08
	12,41		6,96
			100,00

Decreto de 5 de Mayo de 1869

MINISTERIO DE HACIENDA.—*Decreto*.—La Comisión nombrada por Decreto del Gobierno provisional de 7 de Noviembre del año anterior, para informar sobre los auxilios directos e indirectos ofrecidos a las compañías de ferrocarriles por la ley de 11 de Julio de 1867, ha terminado la primera parte de su cometido, examinando las reclamaciones de las diversas compañías y estado de las respectivas concesiones; siendo el resultado de su trabajo la Memoria presentada en 26 de Abril último.

El Poder ejecutivo, encontrando ajustados los estudios de la Comisión a las bases establecidas y al Decreto de 22 de Enero del presente año, ha tenido a bien disponer lo siguiente:

Artículo 1.º El remanente de los auxilios que ha de distribuirse entre las empresas de ferrocarriles queda definitivamente adjudicado en la parte y en su aplicación a las compañías comprendidas en el estado adjunto al presente Decreto.

Art. 2.º La Dirección general del Tesoro público procederá a la repartición total del fondo de auxilios entre las compañías comprendidas en el adjunto estado, formando para cada una de ellas la liquidación correspondiente, teniendo en cuenta las cantidades ya entregadas y observando las reglas e instrucciones dictadas para la ejecución del Decreto de 22 de Enero último, que queda vigente en cuanto no se altera por el presente.

Art. 3.º La Comisión se ocupará, desde ahora, como objeto de sus estudios, en proponer al Poder ejecutivo los auxilios indirectos que puedan contribuir a la prosperidad de los ferrocarriles.

Madrid, cinco de Mayo de mil ochocientos sesenta y nueve.—El ministro de Hacienda, *Laureano Figuerola*.

DISTRIBUCION DEL FONDO DE AUXILIOS A LAS EMPRESAS DE FERROCARRILES

COMPAÑÍAS	Tanto por unidad	APLICACIÓN QUE DEBE DARSE A LAS SUMAS CORRESPONDIENTES
Madrid a Zaragoza y a Alicante	0,24568	Según Decreto de 22 Enero.
Norte de España	0,20420	Idem íd.
Zaragoza a Pamplona y Barcelona	0,11345	Idem íd.
Ciudad Real a Badajoz y Almorchón a Bélmez	0,06019	Idem íd.
Almansa a Valencia y Tarragona	0,04894	Asegurando, en la forma que determine el Gobierno, la terminación de las obras prescritas por Decreto de 22 de Enero, una mitad a amortización de obligaciones y la otra al destino que solicita en la exposición.
Sevilla a Jerez y Cádiz	0,04683	Obras y material.
Córdoba a Málaga	0,04153	Según Decreto de 22 de Enero.
Alar a Santander	0,04124	Obras de seguridad y material.
Tudela a Bilbao	0,03841	Según Decreto de 22 de Enero.
Barcelona a Francia por Figueras	0,03318	Idem íd.
Palencia a la Coruña y León a Gijón	0,03139	Continuación de las obras.
Tarragona a Martorell y Barcelona	0,02095	Rectificación del cauce de Llobregat y material de explotación, pudiendo aplicarse hasta una mitad a la extinción de Deuda flotante, con la condición de reponer esta cantidad para su aplicación oportuna al objeto primitivamente marcado.
Lérida a Reus y Tarragona	0,02055	Continuación de las obras y adquisición del material para conseguir la explotación hasta Vinaixa.
Córdoba a Sevilla	0,01917	Según Decreto de 22 de Enero.
Medina del Campo a Zamora y Orense a Vigo	0,01740	Idem íd.
Langreo	0,00474	Idem íd.
Tharsis al Odiel	0,00305	Obras y material.
Barcelona a Sarriá	0,00282	Idem íd.
Utrera a Morón	0,00225	Material móvil y déficit de la explotación.
Buitrón a la ría de San Juan	0,00223	Obras y material.
Quintanilla a Orbó	0,00101	Extinción de Deudas.
Triano a Bilbao	0,00079	Obras y material.

Madrid, 5 de Mayo de 1869.—El Ministro de Hacienda, *Figuerola*.

La primera medida de la Restauración, en lo que se refiere a subvenciones, es la Real orden de 8 de Febrero de 1876, por la que se consulta al Consejo de Estado sobre la forma en que han de entregarse en lo sucesivo a las Compañías asi la subvención directa como la adicional; pero como sobre este punto no recayó resolución hasta dos años más tarde, no se hace por el momento mención particular de ella.

Debe, en cambio, hacerse alguna, aunque se trate de una medida de carácter particular de la ley de 5 de Julio del mismo año, por la que se concedió a las Empresas del Norte, Zaragoza a Pamplona y Barcelona, Tudela a Bilbao, y Lérida a Reus y Tarragona, un anticipo reintegrable de 4.125.000 pesetas en metálico o valores públicos con destino exclusivo a la reparación de las obras destruídas durante la guerra, y a la adquisición de material para la explotación normal de sus respectivas líneas. La devolución al Tesoro la harían las empresas en el plazo de tres años, y en efectivo o en los valores que recibiesen en virtud de esta ley.

Sobre esta materia es también del mayor interés lo dispuesto en el artículo 6.º de la ley de 21 de Junio de 1876, sobre arreglo de la Deuda, que se reproduce.

Ley de arreglo de la Deuda de 21 de Julio de 1876

.. ..

Art. 6.º Las subvenciones concedidas hasta el día a las empresas de ferrocarriles en construcción, ya directas, ya adicionales, en equivalencia de la franquicia de los derechos de Aduanas, se abonarán en las obligaciones del Estado creadas para este objeto, al cambio fijo de 40 por 100.

Los auxilios reintegrables concedidos por las leyes de 18 de Octubre de 1869, 2 de Julio de 1870 y 15 de Noviembre de 1872, se abonarán al tipo de 50.

Estos auxilios se considerarán como subvenciones ordinarias, y no será obligatorlo su reintegro.

En lo sucesivo no se hará emisión de Deuda del Estado para subvencionar nuevas empresas de obras públicas.

La franquicia de derechos de Aduanas que en leyes posteriores obtengan las Empresas de obras públicas, se hará efectiva en la forma vigente con anterioridad a la ley de 25 de Junio de 1864; es decir, por medio de pagarés que expedirán dichas Empresas a favor de las Aduanas por los derechos del material que introduzcan, cuyos pagarés se formalizarán con libramientos que ulteriormente expedirá la Ordenación de pagos del Ministerio de Fomento, luego que las Empresas justifiquen en debida forma las aplicaciones del material.

....

Dado en Palacio a 21 de Julio de 1876.—Yo el Rey.—El presidente del Consejo de Ministros, ministro interino de Hacienda, *Antonio Cánovas del Castillo*.

No terminada aún ni mucho menos la construcción de los ferrocarriles de vía normal, y apenas iniciada la de los de vía estrecha, era evidente que esta ley había de crear no pocas dificultades para que se estudiasen nuevas líneas, y se solicitase su concesión, después de treinta y dos años de experiencia que demostraban que ni aun subvencionados eran los ferrocarriles un buen negocio para el capital privado. Esto explica las razones que obligaron a dictar la Real orden de 20 de Agosto de ese año, por la cual se desestima una petición del Ministerio de Fomento, resolviendo que no se pueden abonar en ninguna forma las subvenciones señaladas a la líneas no subastadas, cuando se publicó la ley de 21 de Julio, Real orden que fué seguida de otra, fecha 23, por la que se determina que las concesiones no dan derecho ninguno a subvención del Estado, salvo lo que las Cortes pudieran establecer en su día respecto de este punto.

La ley general de ferrocarriles de 1877 consigna en su artículo 12 la facultad que tiene el Estado de subvencionar a las empresas de ferrocarriles, bien ejecutando obras, bien entregando en plazos determinados alguna parte del capital invertido.

Poco después de promulgar esta ley se dictó la Real orden de 17 de Abril de 1878, en la que se publica el informe del Consejo de Estado que se había pedido dos años antes, y a que ya se hizo

referencia sobre abono de las subvenciones directa y adicional a las Compañías. Complemento de ella, es la ley de 17 de Mayo del mismo año. Ambas disposiciones se insertan a continuación:

Real orden de 17 de Abril de 1878 de acuerdo con informe del Consejo de Estado dictando reglas fijas para el abono a las compañías de las subvenciones directa y adicional

Ministerio de Fomento. —*Ferrocarriles.*—Excelentísimo Sr.: Promovido expediente sobre la forma como en lo sucesivo hayan de entregarse a las compañías concesionarias de ferrocarriles las subvenciones directa y adicional que les correspondan, se ha consultado al Consejo de Estado en pleno, el cual ha emitido el siguiente dictamen:

«Excmo. Sr.: Funda el Ministerio la necesidad de aclarar este punto, en la contradicción que advierte entre lo establecido por las leyes y lo que, preceptuado por disposiciones ministeriales, hoy se practica para la entrega a las referidas compañías de las subvenciones que el Estado les otorga.

Haciendo ese Ministerio la historia de las subvenciones directas, manifiesta que lo primeramente establecido por las leyes especiales de concesión y los respectivos pliegos de condiciones, fué entregar la subvención en tres plazos y por grupos de cuatro kilómetros, previo certificado del ingeniero de haberse efectuado las obras, que este sistema se varió posteriormente, ateniéndose la entrega a relaciones valoradas; que más tarde, en virtud de las instancias de diferentes compañías solicitando del Gobierno el abono de subvención, aun cuando en los grupos de cuatro kilómetros no se hubieren construído todas las obras, por una Real orden de 29 de Marzo de 1861, al autorizarse la explotación de trozos o secciones de caminos de hierro, sin que estuvieran determinadas en ellas las obras accesorias, se mandó que del producto en explotación fuese retenida la suma correspondiente a las obras por ejecutar; que esta disposición la modificó luego la Real orden de 26 de Noviembre de 1863, haciendo que la retención fuera proporcional y relativa al total de la subvención y presupuesto de la obra; que vulneradas por tales medidas las leyes de concesión y las reglas fijadas en los pliegos de condiciones, la compañía de los ferrocarriles del Norte de España, fundándose en la escasa valía de ciertas obras que no había ejecutado y encareciendo las circunstancias difíciles porque atravesaba, solicitó la entrega total de la subvención de su línea, lo cual le fué concedido; pero conminándola con que si no efectuaba el resto de las obras, las ejecutaría la Administración a expensas de la compañía (Real orden de 5 de Diciembre de 1864, dictada previa audiencia de este Consejo y con acuerdo del de Ministros); que la referida conminación no se ha llevado a efecto a pesar de que la compañía no ejecutó las obras aludidas; y, por último, que, a la par que la del Norte, otras compañías, en circunstancias análogas, obtuvieron igual entrega del total de la subvención directa, sin realizar todas las obras, resultando de lo expuesto un perjuicio para el Tesoro público, el cual ha adelantado, sin crédito alguno, a las empresas sumas cuantiosas, que no debieron percibir por la falta de las obras a que aquellas sumas atendían y produciéndose, además, grave confusión porque se infringían las leyes establecidas y no se fijaba un criterio seguro para lo sucesivo.

Observa ese Ministerio, que si el propósito de las disposiciones que refiere fué favorecer a las empresas de ferrocarriles, el medio que consiente la ley de 1.° de Marzo de 1861 de anticiparles alguna subvención, pero con interés (lo cual se verifica haciendo las entregas por las dos terceras partes de la subvención proporcional al importe de las certificaciones por obras ejecutades y material fijo y móvil acopiado; y cuando no hubiese períodos marcados para la construcción, dividiendo las subvenciones en tres partes iguales, correspondientes a los períodos de conclusión de la explanación con sus obras de fábrica, colocación de la vía y apertura a la explotación), es un arbitrio mucho más lucrativo para el Estado y a la vez seguro estímulo para que las empresas cumplan sus compromisos.

Ocupándose después ese Ministerio en el examen de la subvención adicional, expresa que aun cuando lo legal es no efectuar la entrega sin la previa certificación de haber adquirido cada empresa el material móvil exento del impuesto de Aduanas, impuesto que se cubre con la subvención adicional, en la mayoría de los casos sucede, o que esta subvención adicional ha sido incierta por lo exagerada, o que el servicio en la línea es imperfecto, por no haber adquirido las empresas el material que como necesario arrojan las relaciones aprobadas, resultando de esta práctica abusiva un detrimento para los intereses del Estado, que entrega a las compañías la subvención adicional sin que adquieran las mismas compañías el material fijo y móvil que sirviera de base para fijar la cuantía de aquella subvención.

Indica también el Ministerio que para remediar este perjuicio y observarse la regla establecida de entregar la subvención adicional en tres plazos, no debería efectuarse la del tercero hasta que el material correspondiente a cada trozo de vía puesto en explotación se hallara sobre la línea.

Deduce, en fin, el Ministerio, de cuanto antecede, que la frecuente trasgresión de las disposiciones legales de ferrocarriles ocasiona grandes perjuicios al Estado; y para oponerles remedio consulta a este Consejo acerca de la forma que en lo sucesivo haya de adoptar para la entrega de las referidas subven-

ciones a las compañías de vías férreas. Cumpliendo el Consejo su cometido, no puede menos de manifestar a V. E. la dolorosa impresión que le ha ocasionado saber que existen prácticas abusivas en daño de los intereses públicos, y que, cual manifiesta V. E., resultan vulneradas las leyes de concesión de ferrocarriles, así como los pliegos de condiciones, base de los contratos derivados de las mismas concesiones, sin que hasta ahora, en que V. E. se sirve llamar la atención del Consejo, se haya puesto impedimento alguno a la introducción de los abusos que detalla la Real orden, ni arbitrado medios de corregirlos.

A la reconocida ilustración de V. E. no se ocultan, en verdad, los recursos que para cada caso debieron emplearse, pues, según se advierte en el escrito que formula su consulta, a la vez que refiere las prácticas erradas, y para las cuales debe suponerse que haya habido causas poderosas en que fundarlas, indica medios por los cuales aspira a conciliar el provecho de las compañías concesionarias con la facilidad en la ejecución de las obras y el menor detrimento del erario. Por desgracia, las prácticas mencionadas aparecen basadas en resoluciones de la administración.

Subvenciones indebidas se han entregado por orden del Gobierno; y si consultamos la colección legislativa, encontramos que ya en 29 de Marzo de 1861 fué preciso, entre otras cosas, mandar que cuando la subvención se hubiera abonado por completo a una empresa concesionaria, sin estar terminado el camino, se retuvieran los productos de la explotación hasta llenar la cantidad suficiente a cubrir los gastos de las obras que faltasen. Remedio fué éste que hubo de adoptarse para el caso extremo de no haber ya lugar a retener, de la subvención correspondiente a la sección o trozo que hubiese puesto en explotación, en condiciones de mejorar todavía las obras hechas con carácter provisional, la parte que en efectivo metálico equivaliese a las obras o construcciones que faltase hacer hasta dejar enteramente concluído el camino, según el proyecto aprobado y las cláusulas de su concesión.

Pero no es menos cierto que, con el sistema seguido hasta aquí, se han creado derechos perfectos acerca de los cuales, según los buenos principios administrativos, habrá que estarse a lo acordado, a no ser que en algunos casos el detrimento de los intereses públicos fuese tan enorme que éstos exigieran inmediata defensa, provocada por la administración en la manera y vía correspondientes. No distingue la consulta sobre si la nueva forma que el Gobierno desea dar a la entrega de subvenciones habrá de aplicarse a todas las empresas o sólo a aquéllas respecto de las cuales aun sea lícito innovar la práctica observada; pero como quiera que tales entregas hayan de ser efecto de los pactos celebrados por el Estado con los concesionarios de ferrocarriles, es evidente que la forma por establecer se referirá tan sólo a las compañías que no han percibido subvención alguna, o a aquéllas que sin impetrar del Gobierno gracias ni dispensas derogatorias de los primitivos contratos, se han sujetado a las disposiciones legales preexistentes.

Respecto a las demás, en la estricta observancia de las leyes generales de ferrocarriles o de las leyes especiales de cada concesión, existe la regla a que deberá sujetarse ese Ministerio en materia de subvenciones; y el remedio de los abusos que V. E. deplora, y que también lamenta este Consejo, remedio tanto más urgente, cuanto que por resultas de haberse infringido las disposiciones establecidas, será también muy fácil que el caudal público haya experimentado notable detrimento, no sólo al dejar de percibir los intereses correspondientes a anticipos indebidos hechos a las empresas, sino al acrecer con el importe de estos anticipos la suma de la Deuda flotante, en la precisión de adquirir fondos y abonar por ellos intereses, en circunstancias nada desahogadas para el Tesoro.

Distinguiendo, pues, entre las situaciones establecidas y las por establecer, el Consejo entiende que en ambas debe mantenerse íntegro todo lo preceptuado hasta el día, así por las primitivas leyes y concesiones como por las Reales órdenes que, otorgando gracias especiales, han sido expedidas por este Ministerio; pero que en lo sucesivo han de aplicarse y mantenerse en todo su vigor la ley general de ferrocarriles y la de 1.º de Marzo de 1861, que autoriza en circunstancias extraordinarias y debidamente justificadas, según allí se detallan, el anticipo de una parte de la subvención a las empresas de ferrocarriles, con la circunstancia indispensable de abonar al Tesoro el interés que hubiese éste de satisfacer por la suma entregada; y la de que el anticipo no exceda de las dos terceras partes de la subvención proporcional al importe de las obras ejecutadas y del material fijo y móvil acopiado; y, por último, que han de observarse también rigurosamente los pliegos de condiciones de cada contrato, cerrando la puerta a nuevas gracias que pugnen con dicha legalidad.

Procede, además, cualquiera que sea la resolución que adopte ese Ministerio acerca de la cuestión en general, que las empresas que obtuvieron gracias especiales sean compelidas al inmediato e ineludible cumplimiento de las condiciones, bajo las cuales se es hizo la concesión; es decir, que por ese Ministerio se las obligue a la ejecución de las obras que obtuvieron dispensa temporal; y de no hacerlo, al pago de su importe para que se ejecuten por la Administración a costa de ellas.

Del propio modo, y considerando que la subvención adicional es un reintegro por parte del Gobierno de los derechos que hubieran debido pagar las compañías, según el Arancel de Aduanas, como correspondientes a los efectos destinados a la construcción y explotación de las vías férreas, el Consejo estima que el único modo de evitar abusos para

lo sucesivo será establecer que el tercer plazo de dicha subvención adicional, o sea el que liquide y cierre la cuenta de los derechos exigibles, sólo se entregue por el Tesoro a las empresas, mediante presentación de un certificado de la Aduana, por donde los objetos se hayan introducido del extranjero, en cuyo certificado se exprese la existencia de dichos efectos en los almacenes y que realmente son los comprendidos en las relaciones aprobadas por el Ministerio de Fomento, con anterioridad.

En cuanto a los objetos que con arreglo a las relaciones aprobadas debieron haberse importado del extranjero y no se han introducido, habiéndose entregado, no obstante, a las compañías la parte de subvención adicional correspondiente a los mismos objetos, entiende el Consejo que este hecho constituye una verdadera defraudación de los intereses del Estado, y, por consiguiente, que se está en el caso de obligar a las empresas a que adquieran y presenten dichos efectos en el término que se les señale, o, de lo contrario, que reintegren al Erario público lo indebidamente cobrado por este concepto, según parece se está verificando, con motivo de las liquidaciones practicadas en el Ministerio de Hacienda.

Tales son las reglas que a juicio del Consejo deben seguirse para ocurrir a las dificultades que han producido la presente consulta: Reglas que pueden condensarse en una sola, cual es la estricta observancia de todo lo preceptuado por las leyes y por el Gobierno y pactado con las compañías; bien que no perdiendo de vista la indicación hecha anteriormente, de que podrá la Administración reclamar ante la vía contenciosa la revisión de aquellos acuerdos que hayan causado lesión enorme a los intereses del Estado. V. E., sin embargo, podrá resolver lo que estime más conducente al bien público y a la custodia de todos los intereses generales y particulares que afecta un asunto de tamaña trascendencia.»

En su vista, S. M. el Rey (q. D. g.), conformándose con lo consultado por el Consejo de Estado en pleno, ha tenido a bien resolver de acuerdo con el mismo y que sirva de norma lo expuesto y propuesto en el preinserto dictamen. así para el abono de la subvención directa como de la adicional.

De Real orden lo digo a V. E. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 17 de Abril de 1878.—*C. Toreno.*—Sr. Director general de Obras públicas, Comercio y Minas.

Ley de 17 de Mayo de 1878 disponiendo que las subvenciones a las Empresas se paguen en metálico, al propio tiempo que se restablece la amortización de ciertas especies de Deuda pública.

Ministerio de Fomento.—*Ley.*—Don Alfonso XII, por la gracia de Dios Rey constitucional de España.

A todos los que la presente vieren y entendieren, sabed: que las Cortes han decretado y Nos sancionado lo siguiente:

Artículo 1.° Se restablece la amortización acordada por sus respectivas leyes de creación a las acciones de obras públicas, carreteras y obligaciones del Estado por subvencion de ferrocarriles. En el presupuesto general de gastos del ejercicio de 1878 a 1879 y en los sucesivos se consignará la cantidad correspondiente para el pago de este servicio. Estas amortizaciones serán en lo sucesivo trimestrales, celebrándose, por consiguiente, cuatro en vez de una cada ejercicio, a contar desde el de 1878 a 1879, dividiéndose entre las cuatro subastas, por partes iguales, la cantidad señalada por la ley de creación para cada clase de estas Deudas. Las subastas serán a tipo abierto, admitiéndose toda la Deuda que los licitadores ofrezcan, no excediendo su precio de la par, hasta invertir la suma que corresponda aplicar a cada subasta.

Art. 2.° Desde el próximo ejercicio inclusive cesará la emisión de títulos para subvencionar a las compañías de ferrocarriles a quienes por sus leyes de concesión corresponde ese auxilio, y en su equivalencia se les dará la subvención en metálico que determine la ley de Presupuestos, correspondiente al próximo año económico de 1878 a 1879.

Art. 3.° Se destina a la amortización de Deuda consolidada toda la parte que corresponda al Tesoro de la venta de propiedades y derechos del Estado, que por leyes anteriores no tuviese ya señalada aplicación especial.

Art. 4.° Asimismo se destinará a la amortización de Deuda consolidada:

1.° El importe de los censos que se rediman.

2.° El producto que corresponda al Tesoro de la venta de montes públicos, cuya conservación, como bienes de propios y comunes de los pueblos, no convenga, previo informe pericial.

Art. 5.° Leyes especiales determinarán la forma de llevar a cabo las ventas y redenciones a que se refiere el artículo anterior.

Por tanto:

Mandamos a todos los tribunales, justicias, jefes, gobernadores y demás autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dado en Palacio a 17 de Mayo de 1878.—Yo el Rey. — El ministro de Hacienda, *Manuel de Orovio.*

Hasta 1890 no vuelve a modificarse este régimen de subvenciones. La ley de Presupuestos de ese año autorizó (artículo 17) al Gobierno para convertir, de acuerdo con las Compañías, las subvenciones reconocidas a éstas en anualidades fijas que representan el interés y la amortización del capital con que el Estado contribuía a la construcción de las líneas. Por Real orden de 11 de Agosto se ordenó que se dirigiese la oportuna pregunta a las Compañías, dándoles un plazo de quince días para la contestación; caso que ésta fuese afirmativa, debían proponer, razonándolas, las modificaciones que estimasen oportunas a la propuesta del Gobierno.

La ley de Presupuestos de 1893 autorizó al Gobierno para abonar las subvenciones concedidas por leyes especiales a los ferrocarriles, tanto a los que estuviesen en construcción como a los no subastados todavía, en forma de anualidades fijas que representarían el interés y amortización del capital con que el Estado había de contribuir a su construcción, consignando, al efecto, las cantidades necesarias en los respectivos presupuestos. El interés no podría exceder del 6 por 100, y las anualidades se permitía que pudiesen garantizar las obligaciones que emitiesen las Compañías interesadas, ya entregando a cada una la parte correspondiente a la subvención que hubiese de percibir, ya aplicando el total de la anualidad a la representación de todas ellas.

Las distintas leyes y reglamentos que con posterioridad a estas fechas se han dictado sobre los ferrocarriles secundarios y estratégicos, contienen muchos preceptos sobre las subvenciones con que se estimula su construcción; pero en este título no se hace su exposición, que se reserva para el sexto que está consagrado al estudio completo de esos ferrocarriles.

Los ferrocarriles complementarios, cuya enumeración se hizó ya en el primer capítulo de este título, disfrutan por la ley de 25 de Diciembre de 1912, con excepción del de Noguera Pallaresa, pero incluyendo en cambio el de Avila a Peñaranda, por la ley de 19 de Julio de 1914, de una subvención de 60.000 pesetas por kilómetro.

Esta subvención se hará efectiva valorando al final de cada trimestre las obras ejecutadas con arreglo a los precios de presupuesto del proyecto aprobado, y entregando una cantidad igual al importe de dichas obras, multiplicado por la relación entre 60.000 y el importe medio kilométrico del presupuesto de la línea. Caso de que en la subasta se haya rebajado el importe de la subvención, se empleará el tipo a que se haya adjudicado.

Se concede además a esos ferrocarriles un anticipo reintegrable de 15.000 pesetas por kilómetro, que se abonará aumentado las certificaciones del valor de las obras para el cobro de la subvención en un 25 por 100.

Para el pago de estas subvenciones se crean obligaciones del Estado amortizables por sorteo y a la par en noventa años, que se empezarán a contar nueve después de su emisión. El interés es el de 5 por 100. y su valor de 500 pesetas nominales, abonándose los intereses en cuatro cupones al año. Las obligaciones formarán series por grupos de líneas, y estarán garantizadas por el producto líquido de la explotación, deducido por la fórmula que estableció para los secundarios la ley de 1912. No se destinarán esos productos a la amortización del anticipo, hasta que excedan del 5 por 100 del capital de establecimiento, empleando en el cálculo una fórmula análoga a la que establece aquella ley para los secundarios con garantía del Estado.

En el ferrocarril Noguera Pallaresa, el Estado garantiza un interes máximo del 5 por 100, y además se encarga de la construcción del túnel de Salau, la estación Internacional y la línea de enlace entre uno y otro, y de las obras de explanación y fábrica en la sección de Lérida a Balaguer. La subvención se determina por fórmula de la ley de 1912 para los secundarios. El Estado abonará anualmente y a la par en obligaciones lo que falte a los productos líquidos hasta asegurar el 5 por 100 de interés.

Como se ve, las últimas concesiones de líneas de ancho normal mantienen, en todas sus partes,

los mismos principios que se han expuesto respecto a subvenciones en la legislación antigua, combinándolos con los que informan el régimen especial de los económicos, cuyo análisis no puede tener cabida en este título, pero que no es difícil hacer a la vista de los datos que se exponen en él dedicado a los secundarios y estratégicos.

Conviene tener presente que previendo la ley de 25 de Diciembre de 1912, el caso de que ni aun con todos esos auxilios se solicitasen las oportunas concesiones, dispone que se estudie otro plan que habrá evidentemente de ser a base de mayores desembolsos por parte del Estado, pero según ella ha de resultar menos gravoso que la construcción directa por éste. Conviene recoger esta afirmación, cuyo alcance no necesita comentarios.

El último caso interesante de subvenciones y auxilios directos concedidos por el Estado a las Compañías de ferrocarriles, es el de la ley de 24 de Julio de 1918, para la electrificación de la rampa de Pajares. Por esta ley se autoriza al Estado para concertar con la Compañía de ferrocarriles del Norte, la instalación de la tracción eléctrica en dicha rampa, y la ejecución de las obras y ampliaciones necesarias en las líneas de León a Gijón, y de Venta de Baños a León, para hacer frente al mayor tráfico de carbones que ha de producir la ampliación de la capacidad de transportes de la citada rampa.

El importe de esa obra será anticipado por el Estado a la Compañía del Norte, y ésta reintegrará el anticipo sin interés en el número de anualidades que fije el Gobierno. En la determinación de las anualidades se procurará que éstas no impliquen una pérdida para la Compañía, pero se asegurará que el total reintegro tenga efecto dentro del plazo de la concesión de la línea.

La primera anualidad será satisfecha por la Compañía del Norte desde el momento en que el tráfico ascendente por la linea eléctrificada, llegue en un año a 1.500.000 toneladas netas, y en todo caso cinco años después de haberse empezado la tracción eléctrica por la rampa de Pajares.

En caso de reversión de las líneas al Estado, en fecha anterior a la prevista en las concesiones, la Compañía actualmente concesionaria quedará relevada de la obligación de satisfacer al Estado las anualidades de reintegro del anticipo subsiguientes a la fecha en que tenga lugar la reversión anticipada de las líneas.

CAPITULO III

Régimen jurídico y financiero de las Compañías de ferrocarriles

En este capítulo se agrupan disposiciones legislativas de carácter general sobre la constitución y funcionamiento de las Sociedades Anónimas y de las Empresas concesionarias de servicios públicos, que afectan, por lo tanto, de un modo directo a las de ferrocarriles, y por de contado todas las especiales que a ellas se refieren, siempre que su interés lo justifica. También se incluyen las que regulan aquellas operaciones financieras, por medio de las cuales las Empresas se procuran los fondos necesarios, y pagan, convierten o modifican sus valores en cuanto todo ello puede afectar a los intereses públicos, directa o indirectamente.

Las disposiciones que pudiesen ser aplicables a las Empresas de ferrocarriles, entre las que contiene el Código de Comercio de 1829, no tienen interés, porque en 1848 se promulgó una ley especial sobre las Compañías mercantiles por acciones, a la que siguió el correspondiente Reglamento. De esta ley, fecha 28 de Enero (el Reglamento lleva la del 17 de Febrero), se reproducen los artículos principales a continuación:

Ley de 28 de Enero de 1848 sobre Compañías mercantiles por acciones

Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras públicas.—Doña Isabel II, por la gracia de Dios.

....

....

Artículo 1.° No se podrá constituir ninguna compañía mercantil cuyo capital, en todo o en parte, se divida en acciones, sino en virtud de una ley o de un Real decreto.

Art. 2.° Será necesaria una ley para la formación de toda compañía que tenga por objeto:

1.° El establecimiento de Bancos de emisión y cajas subalternas de éstos, o la construcción de carreteras generales, canales de navegación y caminos de hierro.

2.° Cualquiera empresa, que, siendo de interés público, pida algún privilegio exclusivo. En este párrafo no se comprende las compañías que se propongan beneficiar algunos de los privilegios industriales de invención o introducción que el Gobierno puede conceder con arreglo a las disposiciones vigentes en esta materia.

Art. 3.° La ley determinará en cada caso las condiciones en virtud de las cuales haya de concederse la autorización de que habla el artículo precedente.

....

....

Art. 5.° Toda compañía por acciones se constituirá precisamente para objetos determinados, y con un capital proporcionado al fin de su establecimiento.

Art. 6.° A la solicitud en que se pida la real autorización, ha de acompañarse la lista de los suscritores que se propusieren formar la compañía, las cartas de pedido de acciones, la escritura social y todos los estatutos y reglamentos que hayan de regir para la administración de la compañía. Los estatutos y reglamentos se aprobarán previamente en junta general de suscritores.

Art. 7.° No se da a curso a la solicitud cuando de los pedidos de acciones no conste la suscrición de una mitad, por lo menos, del capital de la compañía.

Las cartas de pedidos de acciones constituirán por sí una obligación legal.

Art. 8.° El Gobierno, oyendo al Consejo Real, que elevará consulta con presencia de todo el expediente, examinará si la autorización se halla o no en el círculo de sus atribuciones.

Cuando se trate de una compañía para cuyo establecimiento se requiera la autorización legislativa, el Gobierno se reservará el expediente, si la empresa mereciese su apoyo, para presentarlo a las Cortes con el correspondiente proyecto de ley.

En caso contrario, devolverá el expediente a los interesados para que éstos hagan de su derecho el uso que estimen oportuno.

....

....

....

Art. 17. El Gobierno, sin gravar los fondos ni entorpecer las operaciones de las compañías, ejercera la inspección que conceptúe necesaria para

afianzar la observancia estricta y constante de la presente ley.

Art. 18. Las compañías por acciones existentes en la actualidad sin autorización real, la solicitarán dentro de dos meses, contados desde la publicación de esta ley, presentando al efecto sus escrituras, estatutos y reglamentos. Dentro del término de cincuenta días siguientes a esta publicación, los gerentes o directores convocarán a junta general de accionistas para que resuelvan si se ha de pedir o no la Real autorización, la cual se impetrará solamente en el caso de que la mayoría de los mismos accionistas, que se computará con arreglo a sus estatutos y reglamentos, acuerde la continuación de la compañía.

Art. 19. La autorización Real se otorgará a todas las compañías que hubieren cumplido las condiciones con que fueron aprobadas por los tribunales de comercio, y a las comanditarias por acciones que hubieren sido establecidas con arreglo a las disposiciones del Código de Comercio. No se concederá, sin êmbargo, esta autorización a las compañías por acciones, sea cual fuere su naturaleza, si se hallasen comprendidas en el último párrafo del artículo 4.º.

Art. 20. Las compañías por acciones que dentro del plazo ya señalado no solicitaren la Real autorización. se tendrán por disueltas, poniéndose en liquidación en la forma que prescriban sus estatutos y reglamentos.

Durante el primer período de las concesiones, como las Compañías eran todavía pocas, y la atención suya y del Gobierno estaban principalmente solicitada por las dificultades con que se luchaba para llevar adelante la construcción, no se sintió la necesidad de modificar la ley por que se regían; pero cuando en 1855 se dió la nueva ley de ferrocarriles, cambiaron las circunstancías en que se encontraban las empresas concesionarias, y la de 11 de Julio de 1856 modificó el régimen jurídico de las mismas, de modo que vino a crear una nueva situación. Esta ley, que es especial por que no se refiere como la del 48 a todas las Sociedades por acciones, sino exclusivamente a las de ferrocarriles, ha tenido gran trascendencia en la vida de nuestras Empresas, y como base de una legislación que rigió por mucho tiempo, es indispensable hacerla figurar entre las que se insertan en su totalidad.

Ley de 11 de Julio de 1856 sobre constitución de las compañías concesionarias de ferrocarriles

Ministerio de Fomento.—*Ferrocarriles.*—Doña Isabel II, por la gracia de Dios y la Constitución, reina de las Españas; a todos los que las presentes vieren y entendieren, sabed: que las Cortes Constituyentes han decretado y Nos sancionado lo siguiente:

Artículo 1.º Obtenida que sea, en virtud de una ley, la concesion de un camino de hierro, canal u otras obras públicas, podrá el Gobierno autorizar, por medio de reales decretos acordados en el Consejo de Ministros, la formación y constitución definitiva de la compañía que las haya de llevar a efecto.

Art. 2.º El domicilio social de estas compañías se establecerá en un pueblo de la Península o islas adyacentes.

Art. 3.º Las compañías formadas con arreglo al artículo 1.º podrán reunir al objeto principal de su fundación el de la fusión de otras sociedades de idéntica naturaleza, si bien precediendo siempre para ello la aprobación del Gobierno y los demás requisitos que estimase necesarios.

Art. 4.º El capital de las compañías se determinará con entera sujeción a la regla primera del artículo 46 de la ley general de ferrocarriles en sus respectivos estatutos, los cuales fijarán la forma en que haya de verificarse la emisión de sus acciones.

Art. 5.º Las acciones serán al portador luego que se hubiese verificado el desembolso de 30 por 100 de su total importe; y su primer dividendo pasivo, que en ningún caso podrá bajar del 15 por 100, se hará efectivo dentro de los treinta días siguientes al de la aprobación por el Gobierno de los estatutos de las relacionadas sociedades. Cualquier accionista, sin embargo, tendrá derecho a depositar sus acciones en la Caja de la sociedad, recibiendo de la misma su resguardo nominativo.

Art. 6.º No tendrá efecto contra los cedentes de estas acciones al portador lo dispuesto en el artículo 283 del Código de comercio (1).

Art. 7.º Las sociedades de ferrocarriles, canales u otras obras públicas, podrán también emitir obligaciones al portador con interés fijo y amortización determinada dentro del período de la concesión con hipoteca de las obras y rendimientos del ferrocarril canal u obra pública a cuya construcción o explotación se destinen. La suma del importe de todas las obligaciones emitidas no podrá nunca exceder de la mitad del caiptal realizado de las acciones de la sociedad.

Art. 8.º Tanto las acciones al portador como las obligaciones que se emitan, tendrán, para el solo efecto de la forma de su contratación. la consideración de efectos públicos.

(1) El artículo citado dice literalmente lo que sigue: «Los cedentes de las acciones inscritas en las compañías anónimas que no hayan completado la entrega total del importe de cada acción, quedan garantes del pago, que deberán hacer los cesionarios cuando la administración tenga derecho a exigirlo».

Art. 9.° Los administradores de dichas compañías serán nombrados por las respectivas juntas generales de accionistas. Sin embargo, podrán designarse en los estatutos los que hayan de componer el primer Consejo de administración, quedando su nombramiento sujeto a la aprobación de la primera Junta general y del Gobierno. La Junta general de accionistas fijará los beneficios o emolumentos a que tengan derecho los fundadores y administradores de la sociedad.

Art. 10. Los acuerdos respecto a las enajenaciones, transacciones, agregación o fusión de que trata el artículo 3.°, deberán ser tomados en Junta general de accionistas en que se hallen representados los poseedores de los dos tercios del capital social, y de este modo serán obligatorios para todos los accionistas. Si en la primera Junta no se reuniese la indicada representación, se convocará una segunda, la cual, cualquiera que sea su número, podrá tomar los indicados acuerdos con la misma calidad de obligatorios para todos los acccionistas.

Art. 11. Las compañías estarán obligadas a presentar al Gobierno de S. M., por conducto del gobernador civil, un balance demostrativo y calificado de todo su haber activo y pasivo, que se publicará en la *Gaceta*; y siempre que el Gobierno lo pidiere, remitirán por el mismo conducto estados que den pleno conocimiento de sus operaciones, así como las demás noticias y detalles relativos a los gastos e ingresos de la empresa. El Gobierno podrá además hacer examinar, siempre que lo estime conveniente, la contabilidad y administración de las compañías, y comprobar sus existencias, nombrando a este efecto delegados retribuídos por las mismas sociedades, a quienes sus respectivos directores gerentes o administradores tendrán obligación de presentar cuantos libros. datos, valores y documentos les fueren por estos pedidos y existieren o debiesen existir en sus oficinas.

Art. 12. Quedan vigentes y se aplicarán a estas compañías, en cuanto no fuesen contrarias a las prescripciones de esta ley, las de la general de ferrocarriles de 3 de Junio de 1855, y las que rigiesen en lo sucesivo acerca de sociedades mercantiles por acciones.

Y las Cortes Constituyentes lo presentan a la sanción de V. M.

Palacio de las Cortes. 30 de Junio de 1856.—Señora.—*Facundo Infante,* presidente.—*Pedro Calvo Asensio,* diputado secretario. — *El marqués de la Vega de Armijo,* diputado secretario.—*José González de la Vega,* diputado secretario.—*Pedro Bayarri,* diputado secretario,

Madrid, 9 de Julio de 1856.—Publíquese como ley. ISABEL.—El ministro de Gracia y Justicia, *José Arias Uria.*

Por tanto, mandamos a todos los tribunales, justicias. jefes, gobernadores y demás autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Palacio, 11 de Julio de 1856.—YO LA REINA.—El ministro de Fomento, *Francisco de Luxán.*

No pasó, sin embargo, mucho tiempo sin que nuevas disposiciones viniesen a modificar la ley. Esto hicieron la de 11 de Julio de 1860, la Real orden de 25 del mismo mes y año y otra aclaratoria de 31 de Agosto. Las modificaciones introducidas en la ley del 56 consistían en aumentar la capacidad de emisión de obligaciones de las Compañías hasta el importe de la suma total del capital realizado, en vez del límite del 50 por 100 que aquélla señalaba, y en rebajar la suscripción de acciones que se necesitaba para autorizar la constitución de esas sociedades al 50 por 100 del capital social, en vez de los dos tercios que exigía dicha ley y la de ferrocarriles del 55.

Para el efecto de la emisión de obligaciones, se computaban como capital social la subvenciones consistentes en entrega de fondos procedentes del Estado, las provincias y los municipios. El dividendo pasivo indispensable para autorizar esas Empresas, no podía ser menor que el 10 por 100; y cuando una de ellas adquiriese otro ferrocarril, canal u obra obra pública cualquiera distinta de las que constituían su concesión, quedaría autorizada para pagarlo en obligaciones hasta la cantidad que estuviese autorizada a emitir.

Esta reforma necesitó la reunión de numerosos datos estadísticos, que la Real orden de 25 de Julio impuso a las empresas la obligación de facilitar, y que se referían a la cantidad de obligaciones emitidas año y fecha de cada emisión, época de su amortización, rédito anual que devengaban, tipo de emisión, gastos de comisión y corretaje, valor líquido entrado en caja, diferencia del tipo del tanto por ciento entre el valor nominal de las obligaciones y el líquido entrado en caja y, al final, la cantidad de obligaciones emitidas, la de las amortizadas,designando la emisión de que proceden, y la cantidad de las que faltan para emitir.

En cuanto a la Real orden de 31 de Agosto, aclaró un extremo muy interesante de la de 11 de Julio, determinando que la suma de las obligaciones que estarían autorizadas a emitir las Empresas, se computaría por su valor nominal, y que a esta disposición se atendrían las que hubiesen alcanzado la gracia de computarlas con arreglo al tipo de su negociación.

A partir de esta época, se nota un paralelismo muy lógico entre la desorientación y cambio contínuo del sistema en lo que se refiere a las subvenciones, y el criterio para regular las operaciones financieras de las empresas,

La ley de 29 de Enero de 1862 fué un nuevo intento para determinar la capacidad de emisión de obligaciones de las Compañías, y como es muy dificil extractarla sin hacerla ininteligible y no se puede prescindir de su conocimiento, se ha optado por reproducirla textualmente. Por la misma razón se inserta también la Real orden de 17 de Febrero siguiente, que dicta reglas para su ejecución.

Ley de 29 de Enero de 1862 fijando el límite de la emisión de obligaciones que las Compañías concesionarias de obras públicas están facultadas para emitir con arreglo al interés regulador.

Doña Isabel II, por la gracia de Dios y la Constitución de la Monarquía española, reina de las Españas.

A todos los que las presentes vieren y entendieren, sabed: que las Çortes han decretado y Nos sancionado lo siguiente:

Artículo 1.° La emisión de obligaciones para que autoriza a las Empresas concesionarias de obras públicas el artículo 1.° de la ley de 11 de Julio de 1860, se determinará con respecto a sus límites por el importe del valor amortizable de las mismas obligaciones y por el interés fijado sobre este valor. Cuando el interés fuere el de 6 por 100 considerado como tipo regulador, el total amortizable de las obligaciones emitidas, computádas por su valor nominal, no podrá exceder de una suma igual al capital realizado de las acciones, o a la de éste y de la subvención recibida, si la Empresa gozase de tal auxilio.

Art. 2.° Cuando el interés ofrecido sobre el valor amortizable y nominal de las obligaciones fuese menor que el de 6 por 100, el límite de la emisión se ampliará proporcionalmente al descenso en el tipo del interés. El importe de todas las obligaciones, computado por su cifra nominal. no excederá, sin embargo, por mínimo que sea el interés ofrecido, de una suma igual al duplo del capital realizado de las acciones, o al duplo de éste, y la subvención recibida en su caso.

Art. 3.° Si el interés sobre el valor nominal excediera del 6 por 100, se reducirá el límite de la emisión proporcionalmente a la diferencia que exista entre el interés que sirve de tipo regulador y el interés que se ofrezca. No se aplicará esta disposición a las emisiones efectuadas a un interés mayor de 6 por 100 sobre el valor nominal antes de la publicación de la presente ley. Dichas emisiones se computarán como efectuadas con el interés regulador; pero al renovar la operación o verificar otras nuevas, se sujetarán las Empresas a la regla prefijada.

Art. 4.° Queda prohibida, en lo sucesivo, toda emisión de obligaciones cuya amortización no pueda efectuarse con los rendimientos de las obras dentro del período de la concesión y sin acudir al mismo medio de crédito.

Art. 5.° Cada tres meses el Gobierno, con presencia de los estados trimestrales de situación y de las noticias que reciba por conducto de los gobernadores de provincia y de los delegados respectivos, publicará en la *Gaceta Oficial* el número, valor nominal e interés sobre este valor de las obligaciones emitidas por cada una de dichas Empresas, así como el importe del capital realizado y de la subvención recibida por las mismas.

Art. 6.° El Gobierno adoptará las disposiciones reglamentarias que considere convenientes para asegurar el cumplimiento de las disposiciones de esta ley.

Por tanto,

Mandamos a todos los tribunales, justicias, jefes, gobernadores y demás autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquiera clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dado en Palacio a 29 de Enero de 1862.—Yo LA REINA.—El ministro de Fomento, *Antonio Aguilar y Correa.*

Real orden de 17 de Febrero de 1862 dictando reglas para la ejecución de la ley de 29 de Enero anterior, que fija el límite de la emisión de obligaciones a las compañías concesionarias de obras públicas.

MINISTERIO DE FOMENTO.—*Comercio*.—Considerando la necesidad que existe de dictar las prescripciones reglamentarias que son convenientes para asegurar el cumplimiento por parte de las compañías de obras públicas de la ley de 29 de Enero del presente año, que establece las reglas a que ha de sujetarse el límite de las emisiones de obligaciones que las Empresas de aquella clase pueden efectuar, según expresamente previene el artículo 6.° de la citada ley; S. M. la Reina (q. D. g.), oído el Consejo de Estado, se ha servido aprobar, sin perjuicio de las demás disposiciones que en lo sucesivo fuere conveniente adoptar, las siguientes:

Artículo 1.° A consecuencia de lo prevenido en el artículo 5.° de la ley de 29 de Enero del presente año, las compañías concesionarias de obras públicas remitirán a este Ministerio, por conducto del inspector administrativo o delegado, y en su defecto del gobernador, en los meses de Enero, Abril, Julio Octubre, y al propio tiempo que el estado de situación correspondiente al trimestre respectivamente anterior, un resumen demostrativo del capital que han realizado por acciones, subvención recibida, número de obligaciones emitidas, valor nominal de las mismas, réditos o interés fijado, gastos de negociación, producto que ésta ha rendido, fechas de la emisión y amortiznción, en la forma y con los detalles que constan en el adjunto modelo número 1.°.

Art. 2.° Las mismas compañías darán cuenta a este Ministerio, por el conducto expresado en el artículo anterior, de toda emisión de obligaciones que acuerden efectuar dentro de los ocho días siguientes a aquél en que las juntas generales o consejos de administración, si para ello estuvieren facultados, adoptaren el acuerdo mencionado, con expresión de los extremos que aparecen en el modelo 2.°, y no procederán a su negociación hasta pasados veinte días, a contar de aquel en que dieren cuenta al inspector, delegado o gobernador, cuyos funcionarios expedirán en comprobación, y en el acto de recibir el aviso, el resguardo o certificación correspondiente.

Art. 3.° Las compañías que teniendo consignada en sus estatutos la facultad de emitir obligaciones, desean ampliar la emisión dentro de las bases que para computar su límite fija la expresada ley, necesitarán acordarlo previamente en junta general de accionistas.

Pero si dicho acuerdo implicara alteración en los estatutos, ya por fijarse en ellos un número invariable de obligaciones, o una suma determinada de productos, o por cualesquiera otras causas, necesitará la aprobación del Gobierno, previos los requisitos que previene la legislación vigente.

En igual caso se hallarán las compañías que, teniendo establecida en sus estatutos una relación entre el capital en acciones y obligaciones menor de la que autoriza la ley de 11 de Julio de 1860, hubiesen de alterarla en sentido del máximum que ésta consigna, y desenvuelve la de 29 de Enero del presente año.

Art. 4.° Los funcionarios expresados en el artículo 1.° elevarán inmediatamente al Gobierno los acuerdos a que se refiere el artículo 2.°, y harán, así respecto de éstos, como de los resúmenes trimestrales consignados en el anterior, las observaciones convenientes para su inteligencia y apreciación. Mandarán suspender, hasta la resolución del Gobierno, la ejecución de todo acuerdo de emisión que a su juicio no se hallare dentro del límite de la ley, o careciere de alguno de los requisitos previos que previene esta Real orden en su caso respectivo, y prohibirán las emisiones cuya amortización no deba efectuarse con los rendimientos de la obra objeto de la empresa dentro del período de la concesión, y sin acudir a nuevas emisiones hechas con aplicación a aquel fin.

Art. 5.° Las compañías que por hallarse inspeccionadas por un delegado o inspector hubieren de dirigirse a este Ministerio por su conducto en la forma y para los fines que expresa el artículo 2.° estarán obligadas, además, a dar cuenta de los acuerdos de emisión de obligaciones al gobernador de la provincia donde radique el domicilio social, dentro del plazo de ocho días, establecido en el expresado artículo. Siempre que el gobernador de la provincia, a consecuencia de esta noticia o de la que implica el cumplimiento del artículo 2.° en su caso respectivo, o bien por los demás medios que estime conveniente, adquiera el conocimiento de que con infracción de la ley o de los estatutos sociales se ha llevado a cabo una negociaciòn de obligaciones para la cual la compañía no estuviere facultada, procederá a aplicar el correctivo que autoriza el artículo 16 de la ley de 28 de Enero de 1848.

Lo que de Real orden digo a V. para su inteligencia y cumplimiento. Dios guarde a V. muchos años.—Madrid, 17 de Febrero de 1862. —*Vega de Armijo*.—Sr...

Modelo número 1.°

Compañía de...—Estado demostrativo del capital realizado; subvención recibida y obligaciones emitidas.

Capital nominal representado por acciones.

Subvención o subvenciones del Gobierno, de las provincias o de los pueblos.

Porción de capital representado por acciones que no se refieren a desembolsos efectivos.

Capital ingresado en caja, procedente de las acciones.

Subvención o subvenciones recibidas.

Número de obligaciones emitidas, con expresión de series.

Valor nominal de las mismas.

Número de acciones negociadas.

Valor nominal de las mismas.

Fecha de la emision.

Rédito o interés anual.

Tipo de la emisión.

Quebranto y gastos de negociación.

Idem, íd., de comisión.

Idem, íd.. de corretaje.

Valor liquido entrado en caja.

Epocas de su amortización y condiciones de la misma.

Número de obligaciones amortizadas, con expresión de las series a que pertenezcan.

Modelo número 2.°

Compañía de...—Cuadro de emisión y amortización de... obligaciones de... reales vellón, según acuerdo de...

Número de obligaciones acordadas emitir, con expresión de series.

Valor nominal y amortizable de las mismas.

Rédito e interés anual.

Tipo de la emisión.

Máximum de quebranto y gastos de negociación, comisión y corretaje.

Epocas de los reembolsos, días, meses y años.

Número de obligaciones que corresponde amortizar en cada año de los expresados en la casilla anterior.

Cantidad destinada en cada uno de dichos años a los intereses y a la amortización de obligaciones, intereses, amortización y total.

En este mismo año, y por ley de 20 de Julio, se autorizó explicitamente a las Compañías francesas para demandar y ser demandadas en España, derecho que mucho más tarde reconoció también a todas las Asociaciones comerciales, industriales o financieras establecidas en Bélgica legalmente, la Real orden de 19 de Mayo de 1872, que las facultó para ejercer todos sus derechos, y comparecer ante los tribunales de España con sujeción a nuestras leyes.

Una disposición de interés, por lo que significa, es la circular de 1.° de Marzo de 1864, a los inspectores y delegados del Gobierno cerca de las Compañías concesionarias de obras públicas, en la que se les hace responsables de la concesión y pago de dividendos que no estén acordados de un modo legal, obligándoles a interponer su veto, si se toman acuerdos contrarios a lo que estuviese dispuesto, sobre cada materia en lo que se refiere a pagos, y a remitir a la Dirección de Agricultura Industria y Comercio una porción de datos sobre dividendos, juntas de accionistas, etc.

Las dificultades financieras con que continuamente luchaban las Empresas, y a que se ha hecho repetidas veces alusión al exponer lo referente al régimen de subvenciones, provocaban una serie de intentos para remediarlas, que daban lugar a gran copia de leyes y Reales decretos. Por su importancia en la historia de nuestras Empresas ferroviarias, y por ser muy dificil extractarlas con exactitud, se prefiere también insertar integramente las Reales ordenes de 31 de Julio y 1.° de Septiembre de 1864, que si bien se refieren a todas las Compañías concesionarias de obras públicas, se ve claramente que se redactaron pensando de un modo principal, sino exclusivo; en las de ferrocarriles, cuando en la primera, y sin hacer mención especial de éstas, sino hablando en general, se dice: «las sumas recibidas y sus intereses no excedan de los rendimientos líquidos del camino».

El artículo 9.° de la ley de Presupuestos de 3 de Agosto de 1866, dispone que el importe de los derechos de Aduanas por el material procedente del extranjero, que se abonaba por el Estado según la legislación vigente entonces, se considerase como subvención pagada a las Compañías, al efecto de regular la emisión de obligaciones con arreglo a la ley de 11 de Julio de 1860. Ese principio se traduce también en la circular de 18 de Noviembre. que igualmente se reproduce por entero.

Real orden de 31 de Julio de 1864, por la que se determina la forma en que las Compañías concesionarias de obras públicas pueden hacer uso del crédito (1).

MINISTERIO DE FOMENTO.—Ilmo. Sr.: Visto el expediente instruído con motivo de varios acuerdos adoptados por algunas de las compañías concesionarias de obras públicas para hacer uso del crédito en forma distinta de la de obligaciones hipotecarias: Considerando la necesidad que existe de dictar una medida que determine: 1.° Si las compañías de esta clase pueden hacer uso del crédito, cuando a él acuden, en otra forma distinta que en la de obligaciones hipotecarias: 2.° En caso afirmativo, con qué limitaciones habrán de ejercer esta facultad; y 3.° Qué disposiciones deberán adoptarse respecto de las compañías que hayan hecho o hicieren uso de ello indebidamente: Considerando que la ley de 28 de Enero de 1848, base de la legislación administrativa en materia de sociedades, y las posteriores, al autorizar a las empresas para que omitan acciones y obligaciones, no les han fijado estos medios de hacer uso del crédito como únicos y exclusivos entre todos los demás ordinarios que los comerciantes y las compañías que se rigen por las disposiciones del Código mercantil pueden usar, sino que, por el contrario, contienen una ampliación de estos medios ordinarios, y dejan en libertad a las compañías de que usen de ellos, y les autorizan para que además empleen el de la emisión de acciones y obligaciones, con las formalidades y limitaciones que las mismas leyes marcan: Considerando que las empresas pueden elegir, cuando traten de adquirir fondos para formar el capital social, cualquiera de los tres medios de emitir acciones u obligaciones, o de realizar empréstitos con hipoteca de las obras, porque así se deduce de la letra y espíritu de las leyes mencionadas si bien con la limitación de que tan solo puedan adquirir los fondos por préstamo hasta la suma que por las acciones y por las obligaciones podrían realizar: Considerando que en cuanto al límite en que han de usar de tal facultad hay que distinguir dos períodos; el de la ejecución y el de explotación de las obras; en el primero de los cuales podrán adquirir fondos para necesidades dadas hasta una cantidad y por unos plazos que no excedan de las cantidades y de los plazos con que pueden obtener fondos por los recursos que tengan a su disposición procedentes de los medios con que hayan formado el capital social, y en el segundo adquirir cantidades con que subvenir a las mismas necesidades, asegurando su devolución por medio de pagarés u otros documentos de los expresados, pero por un plazo que no pase de un año, y con la precisa condición de que las sumas recibidas y sus intereses no excedan de los rendimientos líquidos del camino en el mismo espacio de un año, después de deducir la suma necesaria para amortizar las obligaciones y satisfacer sus intereses, que constituyen créditos preferentes según las leyes, y a condición de que las cantidades que, para tales fines adquieran las compañías, sólo podrán ser garantidas por ellas con escrituras públicas sin hipoteca, con pagarés, libranzas, recibos y otros semejantes: Considerando que respecto de las compañías que hubiesen hecho uso indebido de la facultad de acudir al crédito en forma distinta de la de emisión de acciones y obligaciones; corresponde obligarlas a que cancelen los créditos procedentes de los préstamos y los pagarés o letras pendientes por los medios ordinarios de que todavía pueden disponer, y a que renuncien a la emisión de obligaciones a cuyo pago no puedan atender después de cubierto el principal y los intereses de los préstamos; la Reina (q. D. g.), oído el Consejo de Estado en pleno, ha tenido a bien dictar las disposiciones siguientes: 1.ª Las compañías constituídas para la ejecución o explotación de obras públicas, cuando traten de adquirir fondos con el fin de completar el capital social, pueden usar de cualquiera de los medios señalados por las leyes de 3 de Junio de 1855 y 11 de Julio de 1856 de emitir acciones u obligaciones, o de realizar empréstitos con hipoteca de las obras y de sus rendimientos, entendiéndose que para acudir al medio mixto de emitir obligaciones y levantar empréstitos para constituir el capital, habrá de consignarse esta facultad en los estatutos de las mismas. 2.ª Cuando acudan al medio del empréstito, no podrán adquirir por él cantidades sino hasta el límite de las que obtendrían en otro caso con la emisión de obligaciones, según lo establecido por la ley de 11 de Julio de 1860, y por las sumas que las compañías se obliguen a devolver en el documento o documentos que otorguen. 3.ª Siempre que las empresas necesiten levantar fondos, no para constituir o completar el capital social, sino para atender a operaciones dadas con destino fijo, conocido y urgente, como reparar o comenzar alguna obra, dar más impulso a las que estén en construcción, aprovechando alguna oportunidad que las facilite, o que amengüe su coste, para el pago de deudas anteriores, cuyo aplazamiento puede ser gravoso, u otras semejantes, podrán obtenerlos para estos fines con arreglo a lo que se establece en las prescripciones siguientes. 4.ª Para fijar el límite con que pueden usar las empresas de la facultad a que se refiere la regla anterior, deberán distinguirse dos períodos en que pueden encontrarse. Las empresas que se hallen en el de ejecución de las obras podrán obtener fondos hasta una cantidad y por unos plazos tales que no excedan de las cantidades que, procediendo de los medios legales que tienen para formar su capital, sean de vencimiento cierto y de plazo conocido, como asimismo que las fechas de su pago no

(1) Esta Real orden fué comunicada por la Dirección general de Agricultura en 31 de Agosto siguiente.

excedan, respectivamente, de los expresados vencimientos. Las Empresas que se hallen en el período de explotación podrán obtener sólo con un plazo, que no pase de un año, las cantidades que les convengan, con tal que el importe de ellas y de sus intereses no excedan de los rendimientos líquidos de las obras en el mismo espacio de un año calculados por los del anterior, después de deducir la suma necesaria para amortizar las obligaciones y empréstitos y satisfacer los intereses de unos y otros. 5.ª Las Compañías que, teniendo una línea concluída y en explotación, emprendan la construcción de otra distinta que, por concesión separada o transferencia hayan adquirido, deberán distinguir la aplicación de los fondos que han de obtener, de manera que si los dedican a las necesidades de la construcción, no excedan de las cantidades que puedan hacer efectivas por los medios ordinarios que tuvieron a su disposición para formar el capital y sí a las de explotación, por el plazo de un año, y a condición de que puedan reintegrarlos con los rendimientos líquidos de las obras. 6.ª En los casos señalados en las reglas anteriores, las empresas podrán garantir la devolución de las cantidades que para estos fines se les faciliten con escrituras públicas, con pagarés, libranzas, abonarés u otros documentos semejantes, con tal que no contengan cláusula alguna por la cual deban entenderse hipotecadas al reintegro las obras ni sus rendimientos. 7.ª En ningún caso podrán las empresas destinar estos fondos para la formación del capital social, ni distraerlos para atender a otras concesiones o fines distintos de aquellos especiales a que debían aplicarse, para lo cual no podrán realizar ninguna operación de esta clase sin dar conocimiento previo a los delegados del Gobierno, con expresión de las necesidades que con ella traten de satisfacer. Estos funcionarios opondrán su veto dentro del segundo día, bajo su responsabilidad, en caso de que la operación se opusiere a estas reglas o a las disposiciones especiales de los estatutos respectivos; y 8.ª Las empresas que hayan hecho uso indebido de la facultad de adquirir cantidades a préstamo, deberán atender preferentemente a la amortización de los créditos procedentes de los préstamos y pagarés o letras pendientes, a medida que venzan, por los medios ordinarios de que todavía puedan disponer, y a que renuncien a la emisión de obligaciones, a cuyo pago no puedan atender después de cubiertos el capital y los intereses de los préstamos. —Lo que de Real orden digo a V. I. para su conocimiento, y a fin de que lo comunique a los Gobernadores de las provincias y a los inspectores y delegados del Gobierno cerca de las compañías concesionarias de obras públicas para los fines consiguientes a su cumplimiento.

Lo que traslado a V. S. en virtud de lo dispuesto por la preinserta resolución.—Dios guarde a V. S. muchos años. Madrid, 31 de Agosto de 1864.—El Director general, *Manuel María de Azofra.*—Sr...

Real orden de 1.º de Septiembre de 1864, por la que se adoptan algunas disposiciones referentes así a la facultad que las Compañías concesionarias de obras públicas tienen para emitir obligaciones hipotecarias y colocar las acciones cuya suscripción no necesitan acreditar para constituirse, como a la obligación de formar sus inventarios y valorar el activo de los mismos.

DIRECCIÓN GENERAL DE AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO.—*Comercio.*—El señor Ministro de Fomento me dijo, con fecha 1.º del actual, lo que sigue: Ilustrísimo señor: Visto el expediente incoado con motivo del informe emitido por el delegado especial del Gobierno para inspeccionar las sociedades domiciliadas en Barcelona, y teniendo en cuenta la conveniencia de dictar algunas disposiciones referentes a la facultad que las compañías concesionarias de obras públicas tienen para emitir obligaciones y para colocar las acciones cuya suscripción no es necesario acreditar para su constitución, así como a la obligación de formar sus inventarios y de valorar convenientemente el activo de las mismas, la Reina (que Dios guarde), oído el Consejo de Estado, ha tenido a bien disponer: 1.º Que si bien, con arreglo a lo prescripto en la ley de 29 de Enero de 1862, las compañías concesionarias de obras públicas no pueden emitir obligaciones con el objeto de extinguir otras ya creadas y emitidas, nada les impide hacer la emisión, como viene ahora verificándose, en uno o en varios actos; extinguir unas y emitir otras, siempre que la amortización de todas ellas pueda tener lugar, no con las cantidades que procedan de estas emisiones, sino con los rendimientos de las obras, y que no excedan los recursos con ellas obtenidos de lo necesario para llevar a cabo el efecto social con arreglo a los estatutos de cada compañía, teniendo presente que para fijar el límite de estas emisiones y arreglarle a lo prevenido en la ley de 29 de Enero antes citado, habrán de computarse las obligaciones emitidas desde la constitución o reorganización de cada compañía, aunque algunas de ellas, o todas, hayan sido amortizadas. 2.º Que la colocación de las acciones que hagan las Compañías de que se trata, al tiempo de emitirlas, bien sea para autorizar su constitución, bien después de constituídas, ha de verificarse precisamente por suscripción o por negociación, sin pérdida alguna respecto al valor que representan, debiendo hacerse efectivo por medio de los dividendos pasivos, y sin perjuicio de las facultades que tienen las administraciones de las Empre-

sas en los casos previstos por las disposiciones vigentes para enajenar las acciones cuyos suscriptores no cumplan lo establecido en los respectivos estatutos en cuanto al pago de los mismos dividendos; y 3.° Que para conocer la verdadera situación mercantil de estas compañías, y cumplir lo prescrito en el artículo 15 del Reglamento de 12 de Diciembre de 1857 y el 32 del Código de Comercio, es indispensable que las mismas formen sus inventarios, agrupando por unidades, pesos o medidas, según corresponda, todos los efectos que existan el día 31 de Diciembre de cada año, haciendo constar en una columna su valor, según factura, y en otra el de tasación, con arreglo al estado de duración en que se hallen al tiempo de recontarlos e inventariarlos; que practiquen lo mismo respecto del material fijo de la vía y del coste de las obras, con distinción de las explanaciones, desmontes y terraplenes y las de fábrica, todo clasificado minuciosamente; que si se hubiesen hecho por contrata estas obras, fijen el coste parcial o general, según corresponda, con arreglo a las cláusulas de la misma; que se incluyan por separado de una manera clara y precisa, y con la debida distinción, los gastos de administración, los intereses satisfechos a las acciones y obligaciones con cargo al capital, los quebrantos en las negociaciones y el pormenor de todas aquellas sumas que afecten en globo las partidas de construcción de las líneas; que asimismo formen parte del activo los valores que hayan de realizarse por todos conceptos; y, finalmente, que el pasivo aparezca con la distinción debida entre el capital, propiamente dicho, la parte que reste por emitir, o sea un tercio o la mitad del autorizado a las empresas donde concurra esta circunstancia, y los valores en obligaciones, anticipos, préstamos, subvenciones, etc. Lo que de Real orden digo a V. I. para su conocimiento, y a fin de que lo comunique a los gobernadores de las provincias y a los inspectores y delegados del Gobierno cerca de las compañías concesionarias de obras públicas.

Lo que traslado a V. S. en cumplimiento de lo dispuesto por la preinserta resolución para los efectos consiguientes. Dios guarde a V. S. muchos años. Madrid, 6 de Septiembre de 1864.—El director general, *Manuel María de Azofra.*—Sr. Delegado del Gobierno cerca de la Sociedad fabril y comercial de los gremios.

Circular de 1.° de Noviembre de 1866 a los inspectores y delegados, reclamando datos importantes para conocer el estado económico de las Compañías concesionarias de obras públicas.

Dirección general de Agricultura, Industria y Comercio.—Con objeto de que esta Dirección tenga los datos necesarios para conocer el verdadero estado de cada una de las compañías concesionarias de obras públicas, ha dispuesto prevenir a V. S. que al remitir trimestralmente los estados de situación y de obligaciones en la forma prescrita por las disposiciones que oportunamente se le han comunicado, acompañe otro en que con relación al primero se consignen los datos siguientes:

Primero. Cantidad total satisfecha hasta fin del trimestre por todos conceptos, subdividida en esta forma: 1.° En obras, movimiento de tierras, etc. 2.° En material fijo. 3.° En material móvil. 4.° En existencia en almacenes y talleres. 5.° En gastos de administración. 6.° En intereses de acciones. 7.° En amortización de ídem. 8.° En intereses de obligaciones. 9.° En amortización de ídem. 10. En intereses de préstamos o anticipos de cualquier clase. 11. En gastos generales. 12. En los de explotación, si los rendimientos no han sido suficientes para cubrirlos. En el caso de que la compañía tenga dos o más líneas, para cada una separadamente se consignará la indicada subdivisión. Si la compañía hubiere adquirido o construído la línea por un precio alzado, se hará la misma subdivisión, aproximadamente.

Segundo. Suma que la compañía repute necesaria para terminar su objeto social, subdividida en los conceptos expresados, o indicación, en su caso, de no necesitar cantidad alguna al efecto.

Tercero. Importe de lo realizado: 1.° Por dividendos de acciones. 2.° Por suplemento de retrasos. 3.° Por negociación o colocación de obligaciones. 4.° Por anticipos o negociaciones de cualquier clase. 5.° Por el producto líquido de la explotación, después de reducidos los gastos de la misma. 6.° Por colocación de fondos u otros conceptos.

Cuarto. Existencia en poder de la compañía, en efectos, metálico, etc.

Quinto. Deudas reconocidas por la compañía, por obras, material, intereses, etc.

Sexto. Producto bruto de la explotación, expresando lo que corresponda al importe del 10 por 100 para el Gobierno.

Séptimo. Gastos de la misma.

Octavo. Aplicación del sobrante, si lo hubiere.

Noveno. Déficit, si existiere.

Décimo. Recursos con que se proponga la compañía cubrir sus compromisos, o déficit que resulte.

Lo que participo a V. S. para su más exacto cumplimiento, encargándole muy especialmente fije su atención en los datos pedidos, los cuales han de estar completamente de acuerdo con las cifras que se consignen en el balance o estado de situación de donde se han de tomar, y haga entender a esa compañía la necesidad que tiene este centro directivo de conocer la verdadera situación de las de su clase, si ha de estudiar los medios de elevar el crédito de las mismas para sacarlas del estado en que se encuentran, recomendándole, además, la precisa obli-

gación en que está de dar a V. S. conocimiento de toda operación que realice para adquirir fondos, y de que se sujete estrictamente a lo dispuesto en la Real orden de 31 de Agosto de 1864, circulada por esta Dirección en igual fecha del mes siguiente; llamando, por último, la atención de la administración de la compañía acerca de la necesidad en que se halla, la que esté en el período de construcción, de abstenerse de verificar más gastos que los absolutamente indispensables para la realización de las obras, a fin de que los de establecimiento se limiten a los precisos para ponerlas en explotación.

Dios guarde a V. S. muchos años. Madrid, 1.º de Noviembre de 1866.—El Director general, *Agustín de Perales*.

La primera medida que acerca de ferrocarriles tomó el Gobierno de la Revolución fué, como era natural, atendiendo a sus principios económicos y jurídicos, derogar la legislación especial de Sociedades anónimas. El decreto de 23 de Octubre de 1868 debe también ser conocido íntegramente, porque con los de 7 y 14 de Noviembre forman el sistema completo ferroviario de aquel régimen.

Decreto de 23 de Octubre de 1868 derogando la legislación especial de Sociedades anónimas

MINISTERIO DE FOMENTO.—*Comercio*—Proclamado el principio de libertad de asociación, no fuera justo mantener por más tiempo las múltiples restricciones en que hoy están aprisionadas las sociedades anónimas, y que impiden a estos grandes y fecundos instrumentos del trabajo ejercitar en el extenso campo de la industria y del comercio su poder organizador, el cual se muestra con sobrada elocuencia en las mil y mil maravillas que la potente Inglaterra y la gran república de los Estados Unidos han realizado en el breve período de medio siglo.

Tomó en España, puede decirse, carta de naturaleza esta admirable invención del genio americano a la sombra tutelar del Código de Comercio, y hallóse al alcance de especuladores y de hombres de negocios, precisamente en aquel momento en que se hizo el arreglo de nuestra Hacienda, y en que a valores sin valor, a créditos sin crédito, a papel de todo punto despreciado, se substituyeron 2.000 millones de títulos del 3 por 100, símbolo de un capital relativamente sólido. A la pobreza, sucedía la abundancia, el ardor y la fiebre al abatimiento y al marasmo; buscaban a todo trance los poseedores de aquella rica masa de capitales, negocios que acometer, empresas que realizar; y cuando habían creído hallarles, buscaban aún medios rápidos y expeditos de poner en acción sus fondos y de reunir otros nuevos, con lo cual no es maravilla que acudiesen a la sociedad anónima, que es el mecanismo más sencillo, más económico y más perfecto que el espíritu de asociación ha creado hasta el día.

Pero si el entusiasmo había sido irreflexivo, la mayor parte de las especulaciones desalentadas, y a más de esto, que bastaba por sí sólo para provocar una crisis, vino la revolución francesa del 48 a agravar el estado de los negocios y a precipitar el desenlance; y vino aún, con todo su peso abrumador, la ley restrictiva que hoy rige a provocar la catástrofe y a poner en desastrosa liquidación a todas las sociedades anónimas entonces existentes.

Sin culpa estaba la sociedad por acciones de la ruina y de los desastres de la crisis, como está libre de culpa todo instrumento por el daño que cause quien lo maneja con torpeza o con malicia, y si de algo había dado pruebas singulares era de ser admirablemente fecunda y de presentarse dócil a toda clase de proyectos y de combinaciones mercantiles. No sobre la sociedad anónima, sino en todo caso sobre los hombres de negocios por su excesivo ardimiento y su precipitación; sobre el público por su ligereza y su injustificable confianza, sobre la revolución por el pánico que causara, y sobre el Gobierno por su ley y su reglamento, debía caer la responsabilidad del daño que los intereses de los particulares y el crédito del país sufrieron en aquella ocasión que en cuanto a la sociedad anónima no tiene ella por objeto crear de la nada, ni convertir en bueno un negocio malo por sí mismo, y sí sólo reconcentrar y poner en movimiento los capitales con la mayor economía posible, fin que llena por manera tan perfecta como la mejor obra humana puede llenar el suyo.

Sin embargo, contra la sociedad anónima se forjó la ley de 28 de Enero y el Reglamento de 17 de Febrero de 1848.

Esta ley y este Reglamento, que como formados en circunstancias excepcionales, son extraordinariamente restrictivos, han continuado hasta el día rigiendo en España; pero ha llegado el instante de que deben anularse por completo, porque son hoy, dados los principios que la revolución proclama, un ataque al derecho de asociación; y no sólo vulneran la justicia, sino que, por reducir a la impotencia una fecundísima máquina económica, deben mirarse como causa de ruina y empobrecimiento para el país, y como si no bastara atacar derechos sagrados, e impedir que la industria y el comercio se desarrollen, han sido origen aun, con pretensiones de curar males que en otra parte radican, de otros muchos que una experiencia de veinte años nos ha enseñado a conocer y debe enseñarnos a evitar.

Según las disposiciones cuya anulación decreta hoy el ministro que suscribe, ninguna Sociedad anónima puede constituirse sin una ley especial, o cuando menos, sin un real decreto y de este modo el Es-

do viene a convertirse en una verdadera fiscalía, que sólo en casos muy singulares y tras pesadísimos trámites, da el pase a éste o aquel pensamiento de asociación mercantil o industrial: fiscalía, como todas, falible y ciega, de la que las empresas formales tarde o nunca salen, de la que salen demasiado pronto empresas que, admitido el principio restrictivo, nunca debieran salir.

En dichas disposiciones reglamentarias se clasifican y limitan aún los objetos y fines a que la Sociedad anónima puede aplicarse, y hasta se exige que tales objetos sean de pública utilidad, como si no fuera legítima la asociación para empresas de utilidad privada, o como si esta clasificación pudiera hacerse con la sencillez que en la ley se supone.

Pero aun despues de creada una Sociedad, el Gobierno, por medio de sus agentes, la persigue y fiscaliza; multiplica las precauciones contra ella, vigila sus menores detalles administrativos, mata su espontaneidad, y de tal modo la envuelve y aprisiona en las estrechísimas mallas de una serie interminable de artículos, que ni le queda a la compañía la voluntad propia, ni en buena ley puede hacerse responsables a sus gerentes de acto alguno sin que a la vez en este mismo acto resulte responsable y punible la Administración.

Cerca de cada Sociedad un agente nombrado por el Gobierno representa al Estado siempre vigilante y celoso, y, sin embargo, esta vigilancia y este celo son de todo punto estériles; ni evitan el mal ni procuran el bien, y, en cambio, entorpecen y dificultan lo que por su naturaleza debe ser rápido, fácil y sencillo.

Hay, en efecto, algo superior a la voluntad de los hombres, y es ley demostrada por veinte años de experiencias tristísimas, que por mucha que sea la honradez y la inteligencia de los delegados, nunca impiden lo que el Gobierno con esta vigilancia constante quisiera, aunque inútilmente, impedir.

Lo que con semejante legislación antieconómica se consigue, es poner trabas al comercio y a la industria, anular el espíritu de asociación, dificultar la constitución de las compañías bajo principios racionales y justos; adormir a los accionistas en una mortal confianza, sustituir al celo verdaderamente interesado el celo oficial, matar la educación del pueblo, educación que sólo con la práctica y la experiencia se consigue, y acostumbrar, en fin, a los ciudadanos a vivir en perpetua tutela, sin que al menos la protección administrativa les libre de despertar un día, o inícuamente despojados, o arruinados en buena ley y con todos los requisitos reglamentarios, por causa de los malos negocios, o por una de esas crisis a las que ni los gobiernos ni los particulares pueden oponerse jamás.

Tiempo es ya de destruir los funestos obstáculos que al espíritu de asociación industrial se oponen, y mientras se legisla sobre esta materia importantísima, cree el ministro que suscribe lo más oportuno y lo más prudente volver al Código de Comercio y a sus procedimientos sencillos y expeditos.

Bien comprende que no basta la libertad para impedir quiebra y prevenir crisis, porque en la asociación como en todo lo humano existen males inevitables; pero dentro de la libertad y no en un espíritu reglamentario deben buscarse los remedios a esos males.

Libertad es la primera condición: organización, libre sí, pero organización al fin, es la segunda.

Aprendan los accionistas lo que es una Compañía por acciones; aprendan cuáles son sus derechos y sus deberes; elijan con conciencia plena de lo que hacen sus directores y sus Consejos de administración; exijan publicidad en los actos y responsabilidad en los mandatarios; borren toda limitación oligárquica; desaparezcan de las Sociedades anónimas como de la Sociedad española el censo para el elector, y el censo y las condiciones restrictivas para el elegido. y hagan todo esto libremente, por la fuerza del derecho, y con la inteligencia y la energía que al hombre libre corresponden, y bien pronto la gran máquina del siglo XIX se perfeccionará por sí propia, sin que el Estado haga otra cosa que respetar derechos y administrar justicia.

Pudiera, en rigor, el ministro que suscribe, hacer extensivas las nuevas disposiciones, no sólo a las compañías que en adelante se establezcan, sino a las sociedades existentes, más por el profundo respeto que todo derecho adquirido, por remoto que sea, le inspira, deja este punto al arbitrio de cada sociedad en particular.

No cree que estén muy apegados a la legislación vigente, ni que la carga de las delegaciones les sea muy grata; pero en todo caso, y prescindiendo de lo más probable, a la estricta justicia se atiene; y dueñas les hace de elegir entre la ley del 48 y el presente decreto; así ningún accionista podrá lamentarse de que la repentina supresión de la vigilancia administrativa ha sido causa de que la sociedad se extravíe, y delegados y acción del Gobierno tendrán hasta que, constituídas en junta general, determinen acogerse al Código de Comercio.

En cuanto a las Compañías de ferrocarriles, facultad tiene el Gobierno para mantener sus delegados, a fin de vigilarlas, pues que la subvención le hace en cierto modo solidario con ellas; pero deseoso por una parte de suprimir trabas, de dar libertad, de ofrecer facilidades, y convencido también de que es completamente inútil entrometerse en las operaciones de las compañías, porque ni esto ha de mejorar la gestión de los negocios, ni por tales medios se garantizan los intereses del Estado, renuncia por ahora a sus derechos y no hace excepción alguna para empresas de esta clase.

Atendiendo a las consideraciones anteriores, como individuo del Gobierno provisional y ministro de Fomento,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.° Queda derogada la ley de Sociedades anónimas de 28 de Enero de 1848 y el reglamento dado para su ejecución en 17 de Febrero del mismo año.

Art. 2.° Quedan, asimismo, revocadas todas las órdenes y decretos expedidos desde aquella fecha para aplicación y explicación de la ley.

Art. 3.° Las Sociedades anónimas se someterán para su organización y manejo a las prescripciones del Código de Comercio, ínterin no se legisla sobre la materia.

Art. 4.° Las que hoy existen podrán elegir, previo acuerdo tomado en junta general de accionistas, entre continuar sometidas a la ley de 1848 o regirse por el Código de Comercio; y, en este último caso, quedarán suprimidos de hecho los delegados o inspectores que cerca de ellas había nombrado la Administración.

Art. 5.° En tiempo oportuno el Gobierno presentará a las Cortes un proyecto de ley sobre asociación industrial y mercantil.

Madrid, 28 de Octubre de 1868.—El ministro de Fomento, *Manuel Ruiz Zorrilla.*

De acuerdo con lo dispuesto en este decreto, la ley de 19 de Octubre de 1869 declaró libre la creación de Bancos y Sociedades mercantiles, incluso las concesionarias de Obras públicas, sometiéndolas a ciertas formalidades en cuanto a la publicidad de sus cuentas y balances, detalles que no tienen bastante importancia para ser citados con más detención. Por el mismo motivo no se hace tampoco otra cosa que mencionar la ley de quiebras y supensión de pagos de 12 de Noviembre del mismo año.

Consecuencia de esos cambios tan radicales de régimen, era la necesidad de regular la situación en que quedaba cada compañía, por lo cual en 9 de Abril de 1873 se dispuso, por orden del Gobierno de la República, que aquellas Compañías de ferrocarriles que careciesen de Delegado especial, y no se hubiesen acogido a la nueva legislación sobre Sociedades de crédito, fuesen inspeccionadas y vigiladas por los Gobernadores de provincias, y en 14 del mismo mes y año, la Dirección de Agricultura, Industria y Comercio declaró que aquellas sociedades que se rigiesen por el Código de Comercio no estaban obligadas a remitir sus balances a dicha Dirección ni podían disfrutar de los beneficios de la ley de 19 de Octubre de 1869.

Ninguna variación se introdujo en lo referente a la legislación sobre las Compañías de ferocarriles hasta que se publicó el vigente Código de Comercio. Por tratarse de un cuerpo legal sobradamente conocido, no se hace extracto ni copia de aquellas disposiciones, escasas en número (artículos 184 a 192, ambos inclusive), que tratan de las Compañías de ferrocarriles. Basta sólo recordar que exige para su constitución que el capital social sumado a la subvención represente, por lo menos, la mitad del presupuesto de la obra, que esté suscripto todo él y que se haya hecho efectivo el 25 por 100. Respeto a las quiebras de estas compañías, reproduce con ligerísimas variantes la ley de 12 de Noviembre de 1869, que ya la de Enjuiciamiento Civil había ordenado quedase en vigor, salvo en lo que fuere modificada por el Código.

Este es el régimen hoy vigente, sin que la numerosa legislación sobre secundarios estratégicos y complementarios la haya modificado para nada.

***

Para la mejor comprensión del régimen financiero de las empresas se copian las Reales órdenes de 30 de Enero de 1883 y 9 de Junio de 1885, que se refieren a la emisión de obligaciones hipotecarias de la Compañía de ferocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante.

REAL ORDEN

S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido autorizar a la Compañía de los ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante, para que mediante escritura pública, inscrita en los respectivos registros de la propiedad, y con primera hipoteca sobre las obras y rendimientos de las

líneas férreas de Sevilla a Huelva, y de Fuente del Arco a Valsequillo; con segunda, sobre las líneas de Madrid a Almansa, Almansa a Alicante, Madrid a Zaragoza, Alcázar a Ciudad Real, Albacete a Cartagena, Manzanares a Córdoba, Castillejo a Toledo, Badoliano a Linares, Linares a su distrito minero, Guadajoz a Carmona, Puente de Aljucén a Cáceres, Puertollano o sus inmediaciones a Córdoba y Mérida a Sevilla, y con tercera, sobre las de Madrid a Ciudad Real, Ciudad Real a Badajoz y límite de la frontera por tuguesa, Almorchoz a las minas de carbón de Bélmez y Córdoba a Sevilla, pueda crear y emitir con destino a sus necesidades sociales 139.694 obligaciones al portador de 475 pesetas cada una (mil novecientos reales) e interés de 3 por 100 al año, amortizables por sorteos anuales a partir de 1.° de Enero de 1881, divididas en tres series señaladas con los números 17, 18 y 19 de 50.000 obligaciones cada una de las dos primeras, y 37.694 a cuenta de la tercera, y numeración correlativa de 1.300.001 a 1.437.695, y negociar, desde luego, 135.959 y las 1.735 restantes cuando se halle en situación legal, entendiéndose que estas 1.735 obligaciones que la Compañía no puede ahora poner en circulación son las señaladas con los números 1.435.961 a 1.437.695, respecto a las cuales se hará la oportuna expresión en la escritura de emisión y la anotación consiguiente en los libros del registro de la propiedad, para que no salgan al mercado con carácter hipotecario hasta tanto que se cancele la anotación preventiva de 412.104 pesetas, que aparece sobre la línea de Mérida a Sevilla, pudiendo la misma Compañía, según viese convenirla, amortizar o no de las 135.959 las 1.815 obligaciones correspondientes a los años transcurridos desde 1881, o establecer nuevo sorteo de amortización si optase por lo último.

Lo que traslado a V. E. para su conocimiento, el de la Compañía y demás efectos.

Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 30 de Enero de 1883.—El Director general, *Pedro Aencio.*

Señor Presidente del Consejo de Administración de la Compañía de ferrrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante.

OTRA

El Excmo. Sr. Ministro de Fomento me comunica con esta fecha la Real orden siguiente:

Iltmo. Sr.: Vista la instancia documentada que en cumplimiento de acuerdo del Consejo de Administración de la Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante elevan a este Ministerio un Administrador delegado y el Director de la misma, en solicitud de que se autorice a dicha empresa paraemitir 72.630 obligaciones de 475 pesetas de valor nominal cada una, con 3 por 100 de interés, y primera hipoteca de la línea de Aranjuez a Cuenca y la que corresponde sobre sus demás líneas; fundándose para ello en lo que disponen las Reales órdenes de 10 y 20 de Marzo y 21 de Abril de 1884 y el artículo 4.° de la ley de 11 de Julio de 1860; Visto el expediente mercantil de esta Sociedad: Considerando que al adquirir la misma la concesión de aquella línea a virtud de transferencia aprobada por las Reales órdenes de 21 de Abril y 24 de Octubre del referido año de 1884, lo verificó también con arreglo a lo declarado en aquellas dos primeras Reales órdenes del derecho para emitir 79.000 obligaciones de 500 pesetas cada una e interés de 3 por 100 anual, en su equivalencia 72.630 de 475 pesetas a igual interés o mayor número de aquéllas, con sujeción a las bases de la Ley, amortizables dichos valores por sorteos anuales tan pronto como la empresa acredite la inscripción de dicha línea a su nombre en el registro de la propiedad, libre de todo gravamen y bajo la condición de que las obligaciones de

que se trata habrán de tener primera hipoteca sobre la indicada línea férrea: Considerando que la Compañía ha justificado, con la certificación expedida por el registrador de la propiedad de Chinchón, que el camino de hierro de Aranjuez a Cuenca aparece inscrito a su favor, libre de toda clase de gravámenes salvo el expediente de la concesión: Considerando que el cumplimiento de la condición aludida y la circunstancia de que las obligaciones han de tener primera hipoteca sobre la mencionada línea y quedar terminada la amortización de las mismas en 1953, fecha en que aun subsistirá el plazo de la concesión, permiten que pueda diferirse a los deseos de la Compañía solicitante: Considerando que si bien en el acuerdo mencionado así como en la instancia y cuadro de amortización que le acompaña no se expresa si el pago de intereses se ha de verificar por trimestres, semestres o anualmente, debe creerse con fundamento que se seguirá en la presente emisión el mismo sistema semestral adoptado en las anteriores: Considerandoqne la hipoteca de las demás líneas de que es concesionaria esta Compañía, lejos de perjudicar a la emisión actual, garantiza y asegura su pago mayormente, cuando dichas líneas por razón de la fechay plazo de concesión respectivo, responden cumplidamente al período de duración asignado a la operación de crédito de que se habla; y Considerando que si el artículo 4.º de la ley de 11 de Julio de 1860 autoriza a las empresas adquirentes de una obra pública, distinta de las que constituyen su objeto social, para que puedan verificar el pago del precio de la compra en obligaciones hasta el límite que la sociedad vendedora esté facultada para emitir, dentro del espíritu y pensamiento de la ley cabe que se satisfaga aquel precio, con el importe en venta de esas mismas obligaciones: S. M. el Rey (q. D. g.) se ha servido disponer autorizar a la mencionada Sociedad de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante, para que, mediante escritura pública inscrita en los registros de la propiedad y con primera hipoteca sobre la línea de Aranjuez a Cuenca y con la que corresponde, según el orden de inscripción en los mencionados registros de las demás vías férreas de que es concesionaria, puede emitir y negociar 72.630 obligaciones al portador de 475 pesetas cada una, e in-terés de 3 por 100 al año, pagadero por semestres vencidos en 1.º de Enero y 1.º de Julio y amortizables por sorteos anuales durante sesenta y ocho años, a partir desde el 1886 inclusive, con destino a sus atenciones sociales y con especialidad el pago del precio de la compra de la concesión de la referida línea de Aranjuez a Cuenca.

Lo que traslado a V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes.

Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid 9 de Junio de 1885.—El Director general, *Mariano Catalina*..—Con rúbrica.—Al margen hay una rúbrica.

Señor Presidente de la Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante.

CUADRO SINOPTICO
DE LA LEGISLACION FERROVIARIA ESPAÑOLA

AÑOS	RÉGIMEN DE CONCESIÓN	RÉGIMEN DE REVERSIÓN	RÉGIMEN DE TARIFAS
1844	Por un número de años que se fija para cada concesión en su pliego de condiciones particular. (R. O. de 31 de Diciembre. Pliego de condiciones).	Puede decidirse cada cinco años, después de pasar los que fije la concesión, abonándose, por el tiempo que reste de ésta, una anualidad igual al producto medio del último quinquenio. Si éste excede de un tipo establecido en cada concesión, se paga esa cantidad, y si la Compañía espera aumentar sus ganancias, y el producto medio es menor que el tipo establecido, puede exigir que la anualidad se determine a juicio de peritos. (Pliego de condiciones de 31 de Diciembre).	A la terminación de cada período de cinco años se puede reformar la tarifa legal si produce más de un tanto por ciento fijado para cada concesión particular. Si a consecuencia de la reforma los productos descienden por debajo de ese tipo, el Gobierno indemniza la diferencia.
1848	Idem.	Idem.	Idem.
1850	Idem.	Idem.	Idem.
1855	La ley señala el límite máximo de noventa y nueve años a las concesiones. En la práctica ese límite es la duración común. (Ley de 3 de Junio.)	No se dispone nada en la ley.	Revisión cada cinco años, después de los cinco primeros. El Gobierno puede rebajarlas por una ley contra la voluntad de las Empresas, pero garantizando los productos de último año y el aumento en el último quinquenio. (Ley de 3 de Junio.)
1856	Idem.	Idem. El pliego de condiciones general admite la reversión por causa de utilidad pública, debidamente justificada, en las mismas condiciones que la legislación de 1844. (Pliego de condiciones 15 Febrero.)	Idem.
1859	Idem.	Idem.	Idem.
1860	Idem.	Idem.	Idem.
1861	Idem.	Idem.	Idem.

FRANQUICIA ARANCELARIA	SUBVENCIONES DIRECTAS	RÉGIMEN JURÍDICO DE LAS EMPRESAS	RÉGIMEN FINANCIERO DE LAS EMPRESAS
No se determina nada con carácter general. La franquicia está comprendida entre las gracias y privilegios que se pueden otorgar a cada concesión en particular.	No se determina nada con carácter general. Pueden concederse en la forma y cuantía que se decida para cada concesión en particular. (R. O. de 31 de Diciembre.)	No hay leyes especiales. Rige el Código de Comercio de 1829.	No hay más disposición especial que la que exige, para otorgar una concesión, que estén comprometidos los socios a satisfacer las tres cuartas partes del capital necesario y que la décima parte u otra cantidad señalada por el Gobierno se halle depositada en el Banco de San Fernando o en el de Isabel II. (R. O. de 31 de Diciembre).
Idem.	Idem.	Las Compañías de ferrocarriles, entre otras, necesitan ser autorizadas por una ley. Las acciones serán nominativas. Las Compañías antiguas deben someterse al nuevo régimen. (Ley de 28 de Enero y Reglamento de 17 de Febrero.)	Las acciones serán nominativas.
Idem.	Se garantiza el interés mínimo del 6 por 100, más el uno de amortización. El interés se abonará mientras duren las obras, y después la diferencia entre el producto y el mínimo garantizado. Si el producto excede del 8, la mitad se dedica a reintegrar lo anticipado. (Ley de 20 de Febrero.)	Idem.	Idem.
Concedida por la ley durante la construcción y diez primeros años de la explotación para todo el material fijo y móvil, primeras materias, coque, etc. (Ley de 3 de Junio).	Concedidas por la ley en forma de ejecución de obras, entrega de parte del capital o garantía de un interés fijo o mínimo. (Ley de 3 de Junio.)	El de 1848.	El de 1848.
El pago de los derechos se hace en abonarés renovables, que se cancelan al declarar admitido el material. (R. O. de 11 de Abril.)	Idem.	La constitución de las Compañías se autoriza por R. D. Su domicilio social ha de estar en la Península. Las acciones serán al portador cuando se haya desembolsado el 30 por 100 de su importe. Se autoriza la emisión de obligaciones hipotecarias. Es obligatoria la publicación del balance en la *Gaceta*. (Ley de 11 de Julio.)	Las acciones serán al portador cuando se haya desembolsado el 30 por 100 de su importe. Se autoriza la emisión de obligaciones con interés fijo y amortización dentro de la concesión con hipoteca de las obras y rendimientos del ferrocarril. La suma de todas las obligaciones no puede exceder de la mitad del capital realizado de las acciones. (Ley de 11 de Julio).
Idem.	Se reglamentan la emisión y entrega de obligaciones como subvención del Estado a los ferrocarriles. (R. O. de 7 de Julio.)	Idem.	Idem.
Idem.	Idem.	Se fija en el 10 por 100 el capital que ha de ser desembolsado para autorizar la constitución de la Compañía, y en el 50 el que ha de ser suscrito. (Ley de 11 de Julio.)	Se autoriza la emisión de obligaciones hasta una suma igual al capital realizado. Para este objeto se computan como capital las subvenciones del Estado, provincias y Municipios. (Ley de 11 de Julio.)
Idem.	El Estado puede anticipar a las Empresas hasta los dos tercios de la subvención concedida proporcionalmente a las obras ejecutadas. Las Empresas pagan el interés correspondiente. (Ley de 1.º de Marzo.)	Idem.	Idem.

AÑOS	RÉGIMEN DE CONCESIÓN	RÉGIMEN DE REVERSIÓN	RÉGIMEN DE TARIFAS
1862	La ley señala el límite máximo de noventa y nueve años a las concesiones. En la práctica ese límite es la duración común. (Ley de 3 de Junio de 1855.)	El pliego de condiciones general admite la reversión por causa de utilidad pública, debidamente justificada, en las mismas condiciones que la legislación de 1844. (Pliego de condiciones de 15 de Febrero de 1856.)	Revisión cada cinco años, después de los cinco primeros. El Gobierno puede rebajarlas por una ley contra la voluntad de las Empresas, pero garantizando los productos del último año y el aumento medio en el último quinquenio. (Ley de 3 de Junio de 1855.)
1863	Idem.	Idem.	Se autoriza al Gobierno para formar las tarifas máximas en los ferrocarriles que no las tengan legales y para unificarlas, así como sus condiciones, en las líneas de una misma Compañía. (Ley de 4 de Junio.)
1864	Se autoriza al Gobierno para completar el estudio de la red y para autorizar por ley la concesión anticipada de alguna línea antes de ejecutar el plan a que pertenece. (Ley de 13 de Abril.)	Idem.	Idem.
1865	Idem.	Idem.	Idem.
1866	Idem.	Idem.	Idem.
1868	Libertad absoluta. Carencia de intervención administrativa. Necesidad de declarar la utilidad pública para solicitar la expropiación. Decreto-ley de 14 de Noviembre.)	No hay reversión. Las concesiones son a perpetuidad y no dan ningún derecho al Estado. (Decreto-ley de 14 de Noviembre.)	Libertad absoluta. No hay intervención administrativa. Los litigios entre Compañías y particulares se ventilan ante los tribunales ordinarios y con arreglo al Derecho común. (Decreto-ley de 14 de Noviembre.)
1869	Idem.	Idem.	Idem.
1871	Idem.	Idem.	Idem.
1872	Idem.	Idem.	Idem.
1873	Se ordena el estudio de una ley de Obras públicas sobre las bases del decreto-ley del 68, y se declara vigente éste mientras tanto.—(Decreto de 5 de Abril.)	Idem.	Idem.

FRANQUICIA ARANCELARIA	SUBVENCIONES DIRECTAS	RÉGIMEN JURÍDICO DE LAS EMPRESAS	RÉGIMEN FINANCIERO DE LAS EMPRESAS
El pago de los derechos se hace en abonarés renovables, que se cancelan al declarar admitido el material. (R. O. de 11 de Abril de 1856.)	El Estado puede anticipar a las Empresas hasta los dos tercios de la subvención concedida proporcionalmente a las obras ejecutadas. Las Empresas pagan el interés correspondiente. Ley de 1.º de Marzo de 1861.)	Se fija en el 10 por 100 el capital que ha de ser desembolsado para autorizar la constitución de la Compañía y en el 50 el que ha de ser suscrito. (Ley de 11 de Julio de 1860.)	Si las obligaciones devengan el 6 por 100, su emisión se limita a una suma igual al capital, acciones y subvenciones, y según sea, menor o mayor, aumentará o disminuirá ese límite, sin que pueda exceder del duplo del capital y subvenciones. (Ley de 29 de Enero.)
Idem.	Idem.	Idem.	Idem.
Se exceptúan de ella algunos objetos que abusivamente se comprendían, y se dispone la formación de una relación de los que deben gozar de ella. Se conmutará en lo sucesivo por una cantidad fija en concepto de subvención adicional. (R. O. de 3 de Mayo y ley de Presupuestos de 25 de Junio.)	Se autorizan para los ferrocarriles a que se refiere la casilla primera y se autoriza al Gobierno para capitalizar aquellas que consisten en un mínimo de interés, emitiendo las obligaciones correspondientes. Se conmuta la franquicia en subvención adicional. (Leyes de 13 de Abril y de Presupuestos de 25 de Junio.)	Idem.	Se autoriza a las Empresas para hacer uso del crédito en cualquiera forma, pero dentro del límite señalado para las obligaciones. Se señalan reglas minuciosas, según estén las líneas en período de construcción o de explotación. (Reales órdenes de 31 de Julio y 1.º de Septiembre.)
Vuelven las cosas al estado anterior y se insiste en la transformación. (R. O. de 11 de Julio.)	Se insiste en la transformación. R. O. de 11 de Julio.)	Idem.	dem.
Idem.	Idem.	Idem.	Se consideran los derechos por el material que goza de franquicia como subvención para los efectos de emisión de obligaciones y uso del crédito. (Ley de Presupuestos de 3 de Agosto.
No hay régimen especial. Los ferrocarriles están sometidos al régimen arancelario común. (Decreto-ley de 14 de Noviembre.)	No se conceden en este régimen; pero se respetan las concedidas con anterioridad, y para pagarlas se crea un fondo en bonos del Tesoro en la forma que dispuso una ley de 11 de Julio de 1867. (Decreto-ley 14 Noviembre.)	Se deroga la legislación sobre Sociedades anónimas de 1848. Las Compañías pueden optar entre seguir sometidas a esa ley o regirse por el Código de Comercio. (Decreto de 23 de Octubre.)	No hay ninguna disposición especial. Las Empresas se rigen por la legislación general.
Idem.	Se hace el primer reparto de los auxilios concedidos el año anterior. (Decreto de 22 de Enero.)	Idem.	Idem.
Vuelve a estudiarse el derecho de cada Compañía a la franquicia y el modo de substituirla por una subvención adicional, y mientras tanto, se dispone que las Empresas sigan otorgando pagarés a noventa días, como lo hacían desde 1856. (Decreto 9 Febrero 1871.)	Idem.	Idem.	Idem.
Los diez años se empezarán a contar desde la apertura del último trozo, si se hizo dentro del plazo marcado en la concesión, y si no, desde esta fecha. (R. D. de 16 de Julio de 1872.)	Idem.	Idem.	Idem.
Idem.	Idem.	Idem.	Idem.

CUADRO NÚM. 1 (I) (Conclusión)

AÑOS	RÉGIMEN DE CONCESIÓN	RÉGIMEN DE REVERSIÓN	RÉGIMEN DE TARIFAS
1876	Se ordena el estudio de una Ley de Obras públicas sobre las bases del decreto-ley del 68, y se declara vigente éste mientras tanto. (Decreto de 5 de Abril de 1873.)	No hay reversión. Las concesiones son a perpetuidad y no dan ningún derecho al Estado. (Decreto-ley de 14 de Noviembre 1868.)	Se dispone el estudio de las tarifas legales para conciliar, mediante su reforma, los intereses públicos y los de las Empresas. (R. D. de 13 de Agosto.)
1877	Pueden construirse las líneas por el Estado o los particulares. El primero necesita que el ferrocarril esté incluido en el plan, y además una ley especial. A los particulares se les adjudica por subasta y por noventa y nueve años, cuando más. (Ley de 23 de Noviembre.)	En la misma forma que en el pliego de condiciones de 1856. (Pliegos de condiciones).	En la misma forma que estableció la ley de 1855. (Ley de 23 de Noviembre.)
1878	Idem.	Idem.	Idem.
1888	Idem.	Idem.	Idem.
1890	Idem.	Idem.	Idem.
1893	Idem.	Idem.	Idem.
1896	em.	Idem.	Idem.
1906	Idem.	Idem.	Idem.

FRANQUICIA ARANCELARIA	SUBVENCIONES DIRECTAS	RÉGIMEN JURÍDICO DE LAS EMPRESAS	RÉGIMEN FINANCIERO DE LAS EMPRESAS
Queda como antes de 1864, abonándose los derechos en pagarés. Este régimen se establece para las concesiones posteriores. (Ley de arreglo de la Deuda de 21 de Julio.)	La subvención adicional, a cambio de la franquicia, se abona en las obligaciones creadas especialmente al cambio de 40 por 100. Los anticipos reintegrables concedidos el 69, 70 y 72 en las mismas al 50, y no será obligatorio su reintegro, considerándolas subvenciones ordinarias. (Ley de arreglo de la Deuda de 21 de Julio.)	Se deroga la legislación sobre Sociedades anónimas de 1848. Las Compañías pueden optar entre seguir sometidas a esa ley o regirse por el Código de Comercio. (Decreto de 23 de Octubre de 1868.)	No hay ninguna disposición especial. Las Empresas se rigen por la legislación general.
Se reconoce en la forma que prescriban las leyes de presupuestos o cualquiera otra vigente. (Ley de 23 de Noviembre.)	Se conceden construyendo el Estado algunas obras, permitiendo a las Empresas el uso de alguna pública o entregándoles, en períodos determinados, una parte del capital invertido. (Ley de 23 de Noviembre.)	Idem.	Idem.
Idem.	Se ordena de nuevo la amortizacion de obligaciones por subvención de ferrocarriles, ordenando se pague ésta en metálico. (Ley de 17 de Mayo.)	Idem.	Idem.
En lo sucesivo toda concesión tendrá la condición precisa del pago de derechos del material por la tarifa número 1 del Arancel, y los que, gozando de franquicia, obtengan prórroga de plazos, la perderán. (Ley de 6 de Julio.)	Idem.	Las Compañías se rigen por el Código de Comercio de 1885.	Idem.
Idem.	Se autoriza la conversión de las subvenciones en anualidades, capitalizando interés y amortización. (Ley de Presupuestos de 29 de Junio.)	Idem.	Idem.
Idem.	Idem. El interés no excederá del 6 por 100. Ley de Presupuestos de 5 de Agosto.	Idem.	Las anualidades pueden ser garantía para las obligaciones emitidas por la Compañía. (Ley de presupuestos de 5 de Agosto.
Se suprime la tarifa primera y y se crea una sola, salvo para las concesiones que lleven franquicia. (Ley de 24 de Septiembre.)	Idem.	Idem.	Idem.
Se prohibe terminantemente la franquicia en las concesiones. (Ley de 20 de Marzo.	Idem.	Idem.	Idem.

TITULO SEGUNDO

CONCESIONES, LINEAS Y COMPAÑÍAS DE LOS FERROCARRILES DE ESPAÑA

CAPÍTULO PRIMERO

División en períodos legales de las concesiones de los ferrocarriles que se encuentran en explotación y relación de las mismas por orden cronológico.

CUADRO NÚM. 2 (I)

PRIMER PERIODO, 1844

VIA NORMAL

LINEAS	FECHA DE LA CONCESIÓN	PLAZO DE CONSTRUCCIÓN — Años	LONGITUDES — Kilómetros	TANTO POR CIENTO MÁXIMO (1)
Barcelona a Mataró	16 Marzo 1847	2	28,459	15 por 100
Barcelona a Granollers	20 Julio 1850	2	29,528	15 —
Jerez al Trocadero	16 Agosto 1850	3	27,220	12 —
Játiba al Grao de Valencia	13 Diciembre 1850	4	59,944	15 —
Reus a Tarragona	30 Septiembre 1851	2	15,758	15 —
Alar del Rey a Santander	19 Diciembre 1851	4	138,384	12 —
Mataró a Arenys de Mar	29 Junio 1852	2	9,729	Sin determinar el tanto.
Almansa a Játiba	26 Agosto 1852	5	75,253	12 por 100
Almansa a Alicante	4 Septiembre 1852	4	98,188	12 —
Martorell a Barcelona	14 Septiembre 1852	3 a. y 4 m.	30,949	15 —
Zaragoza a Barcelona	27 Noviembre 1852	6	365,780	15 —
Córdoba a Sevilla	25 Enero 1853	4	131,249	12 —
Madrid a Almansa	9 Marzo 1855	1	358,199	12 —
Sevilla a Jerez y ramal (2)	21 Abril 1856	3	109,580	12 —
	SUMA		1.478,220	

(1) Es el que está marcado en los pliegos de condiciones para el caso de adquisición por el Estado de las líneas.
(2) La concesion fué otorgada con arreglo á la tarifa y condiciones que acompañaban a la ley especial de 13 de Mayo de 1855.

CUADRO NÚM. 3 (II)

SEGUNDO PERIODO, 1855

VIA NORMAL

LINEAS	FECHA DE LA CONCESIÓN	PLAZO DE CONSTRUCCIÓN — Años	LONGITUDES — Kilómetros	TANTO POR CIENTO MÁXIMO
Valladolid a Burgos	23 Febrero 1856	4	120,941	Sin determinar el tanto.
Madrid a Zaragoza y contorno de Madrid	11 Marzo 1856	5	342,383	Sin determinar el tanto.
San Isidro de Dueñas a Alar del Rey.	1.° Julio 1856	4	90,851	12 por 100
Castillejo a Toledo	11 Julio 1856	1	26,203	15 —
Madrid a Valladolid y circunvalación de Madrid	18 Octubre 1856	9	255,689	15 —
Burgos a Irún	18 Octubre 1856	7	269,652	15 —
Puerto Real a Cádiz	20 Octubre 1856	2	27,942	12 —
Tudela a Bilbao	6 Septiembre 1857	6	249,037	15 —
Zaragoza a Alsasua	9 Octubre 1857	6	218,050	15 —
Montblanch a Reus	23 Diciembre 1857	3	30,242	15 —
Granollers a la Rambla de Santa Coloma	26 Febrero 1858	2	39,768	15 —
Arenys de Mar a la Rambla de Santa Coloma	26 Febrero 1858	2	37,335	15 —
Alcázar de San Juan a Ciudad Real	18 Abril 1859	5	114,286	15 —
Minas de Triano a la ría de Bilbao	19 Junio 1859	2	7,298	10 —
Albacete a Cartagena y puerto	29 Noviembre 1859	5	246,369	15 —
Ciudad Real a Badajoz	19 Diciembre 1859	5	342,401	15 —
Córdoba a Málaga	19 Diciembre 1859	5	192,370	15 —
Utrera a Morón	4 Febrero 1860	3	35,035	15 —
Rambla de Santa Coloma a Gerona	9 Junio 1860	1	29,730	15 —
Manzanares a Córdoba	23 Noviembre 1860.	5	243,599	15 —
Medina del Campo a Zamora	19 Febrero 1861	3	89,847	15 —
Valencia a Tarragona	21 Marzo 1861	4	272,046	15 —
Campillos (Bobadilla) a Granada	7 Junio 1861	5	122,678	15 —
Tarragona a Martorell	14 Julio 1861	4	73,191	15 —
Santiago al Carril	3 Enero 1862	2	41,400	15 —
Tardienta a Huesca	27 Septiembre 1862	2	21,719	15 —
Lérida a Montblanch	12 Noviembre 1862	2	59,950	15 —
Orense a Vigo	12 Marzo 1863	2	131,612	15 —
Quintanilla de las Torres a Orbó	11 Mayo 1863	2	13,208	Sin determinar el tanto.
Gerona a Figueras	27 Julio 1863	3	41,286	15 por 100
Zaragoza a Escatrón (hoy Zaragoza a Val de Zafán) (1)	30 Enero 1864	3	69,265	15 —
Figueras a la frontera francesa	10 Marzo 1864	6	27,185	15 —
Almorchón a Bélmez	13 Abril 1864	2	64,049	15 —
Medina del Campo a Salamanca	20 Abril 1864	2	76,737	15 —
Morón a Osuna	15 Octubre 1864	3	58,195	15 —
Noroeste: Palencia a Ponferrada	Empieza a contarse la concesión de todas estas líneas a partir del 23 de Noviembre de 1864 (Ley de 19 de Diciembre de 1879 y R. D. de 4 de Febrero de 1880)	4	251,038	Pasados veinte años de explotación se pueden rescatar las líneas, abonando el capital de construcción, un 15 por 100 más y lo necesario para completar el 6 por 100 a las acciones (R. D. de 4 de Febrero de 1880)
Noroeste: Ponferrada a La Coruña y ramal		4	297,282	
Noroeste: León a Gijón		4	170,644	
Noroeste: Oviedo a Trubia		4	12,634	
Córdoba a Bélmez	8 Abril 1865	3	70,691	15 por 100
Aranjuez a Cuenca	5 Octubre 1865	3	151,918	15 —
Madrid a Palpartida de Plasencia.	5 Octubre 1865	6	245,055	15 —
Selgua a Barbastro	10 Septiembre 1868	2	18,900	15 —
Mérida a Sevilla (1)	24 Marzo 1869	5	204,540	Sin determinar el tanto.
Granollers a San Juan de las Abadesas	18 Mayo 1870	4	91,139	12 por 100
Val de Zafán a Granollers (hoy Val de Zafán a Samper de Calanda) (2)	30 Junio 1871	2 1/2	9,470	Sin determinar el tanto.
Vadollano a Linares	9 Abril 1872	»	8,162	15 por 100
Mollet a Caldas de Montbuy	16 Julio 1872	1 1/2	13,234	15 —
Cáceres a la frontera portuguesa por Arroyo de Malpartida	7 Julio 1876	4	97,202	10 —
Madrid a Ciudad Real	15 Diciembre 1876	4	166,169	15 —
Puente Genil a Linares	10 Julio 1877	4	175,850	15 —
	SUMA		6.065,477	

(1) Por ley de 15 de Noviembre de 1872 perdió la perpetuidad.
(2) La ley de 14 de Septiembre de 1899 modificó esta concesión, reduciendo la longitud.

CUADRO NÚM. 4 (III)

TERCER PERIODO, 1868

VIA NORMAL

LINEAS	FECHA DE LA CONCESIÓN	PLAZO DE CONSTRUCCIÓN — *Años*	LONGITUDES — *Kilómetros*	OBSERVACIONES
Ferrocarril urbano de Jerez de la Frontera	9 Noviembre 1870	»	4,000	Estas concesiones son a perpetuidad, con sujeción al Decreto-ley de 14 de Noviembre de 1868.
Sevilla a Alcalá de Guadaira	25 Marzo 1872	»	14,000	
Linares a Los Salidos	9 Abril 1872	»	9,536	
Sevilla a Huelva	4 Octubre 1873 30 Noviembre 1876	3	109,226	
Guadajoz a Carmona	28 Julio 1875	5	13,847	
Osuna a la Roda	20 Agosto 1875	3	35,596	
Jerez de la Frontera a Bonanza	9 Junio 1876	3	26,410	
Puente de Aljucén (Mérida) a Cáceres	14 Diciembre 1876	3	62,962	
Valls a Villanueva y Barcelona y ramal del Prat a la Bordeta	12 Enero 1877	4	101,200	
Malpartida de Plasencia a Cáceres (arroyo de Malpartida)	27 Junio 1877	4	84,930	
Alcalá de Guadaira a Carmona	3 Junio 1879	3	28,037	
	SUMA		489,744	

CUADRO NÚM. 5 (IV)

CUARTO PERIODO, 1877

VIA NORMAL

LINEAS	FECHA DE LA CONCESIÓN	PLAZO DE CONSTRUCCIÓN — Años	LONGITUDES — Kilómetros	TANTO POR CIENTO MÁXIMO
Guillarey al río Miño	16 Agosto 1880	1	5,312	15 por 100 (83 años)
Redondela a Pontevedra	23 Noviembre 1880	3	18,813	15 por 100
Segovia a Medina del Campo	11 Agosto 1881	4	91,792	15 —
Zafra a Huelva	20 Agosto 1881	6	179,497	15 —
Valencia a Liria por Manises	2 Septiembre 1881	3	28,808	Sin determinar el tanto.
Salamanca a la frontera de Portugal	23 Septiembre 1881	5	202,501	15 por 100
Alicante a Murcia y ramal a Torrevieja	1 Febrero 1882	3	90,939	15 —
Utiel a Valencia	24 Marzo 1882	6	87,626	Sin determinar el tanto.
Monforte a Orense	31 Agosto 1882	2	45,903	15 por 100
Villabona a San Juan de Nieva	3 Septiembre 1882	4	20,772	15 —
Huesca a Francia por Canfranc (hasta Jaca)	6 Octubre 1882	6	110,214	15 —
Toral de Los Vados a Villafranca del Bierzo	16 Diciembre 1882	1	9,149	Sin determinar el tanto.
Valladolid a Ariza	29 Diciembre 1882	4	254,251	Idem íd.
Puerto de Santa María a San Lúcar (1)	16 Enero 1883	3	37,008	Idem íd.
Murcia a Aguilas (Alcantarilla a Lorca (2)	23 Febrero 1883	3	55,246	Idem íd.
San Martín de Provensals a Llerena	6 Junio 1883	2	29,834	Idem íd.
Bilbao a Portugalete (3)	15 Julio 1884	3	11,694	Idem íd.
Segunda aguada (Cádiz) al muelle de Puntales, con ramal	2 Agosto 1884	1	2,644	Idem íd.
Villalba a Segovia	13 Octubre 1884	5	62,685	15 por 100
Carmona (Marchena) a Córdoba (Valchillón) (4)	24 Enero 1885	5	91,500	Sin determinar el tanto.
Lorca a Aguilas (Almendricos a Aguilas) (5)	9 Junio 1885	2 1/2	30,592	Idem íd.
Murcia a Granada (Lorca a Baza)	12 Octubre 1885	6	134,102	15 por 100
Murcia a Granada (Baza a Granada)	12 Octubre 1885	6	107,740	15 por 100
Estación de San Bernardo al puerto de Sevilla	23 Noviembre 1886	1 1/2	4,941	Sin determinar el tanto.
Torralba (Alcuneza a Soria)	19 Noviembre 1887	4	93,397	15 por 100
Bobadilla a Algeciras y puerto	6 Junio 1888	4	176,928	15 —
Plasencia a Astorga	12 Junio 1888	8	347,559	15 —
Játiba a Alcoy	18 Junio 1888	4	63,774	Sin determinar el tanto.
Pontevedra a Carril	21 Marzo 1889	3	32,102	15 por 100
Linares a Almería y puerto	20 Mayo 1889	6	253,577	15 —
Ortuella a San Julián de Musques Triano	30 Octubre 1889	2	5,578	Sin determinar el tanto.
Cantalojas a Olaveaga	14 Marzo 1890	2	2,160	Idem íd.
Soto del Rey a Ciaño a Santa Ana	23 Abril 1890	4	21,533	Idem íd.
Estación de Vigo al puerto	1 Febrero 1894	1	2,788	Idem íd.
Estación de Aguilas al puerto	15 Agosto 1894	1	1,535	Idem íd.
Calatayud al Grao de Valencia	4 Junio 1895	5	297,754	15 por 100
Estación de Valencia a la de Utiel	5 Noviembre 1896	1	4,600	Sin determinar el tanto.
Samper de Calanda a Roda (6)	14 Septiembre 1899	5	188,511	Idem íd.
Casilla a Miravilla	8 Noviembre 1900	1	4,084	Idem íd.
Ramal al Hornillo del ferrocarril de Aguilas	30 Enero 1902	1	0,957	Idem íd.
Cinco Casas a Tomelloso	11 Octubre 1912	2	20,000	Idem íd.
	SUMA		3.230,400	

(1) Concedida en 15 de Marzo de 1876 con arreglo al Decreto-ley del 68, perdió los beneficios de éste y fué sometida a la legislación del 77 en la fecha que se cita.
(2) Concedida en 13 de Marzo de 1876 ídem íd. íd.
(3) Concedida en 15 de Junio de 1881 ídem íd. íd.
(4) Concedida en 3 de Junio de 1879 ídem íd. íd.
(5) Concedida en 22 de Diciembre de 1874 ídem íd. íd.
(6) Por ley de la citada fecha de 14 de Septiembre de 1899 se modificó esta concesión, que era de Madrid a Roda, a perpetuidad, convirtiéndola en Samper a Roda, sujeta a la ley del 77, y por noventa y nueve años, a contar delde 8 de Enero de 1888.

APÉNDICE AL CUADRO NÚM. 5

PLAN DE FERROCARRILES COMPLEMENTARIOS (1)

Leyes de 25 de Diciembre de 1912 y 19 de Julio de 1914; y, en lo no dispuesto por ellas, ley de 23 de Noviembre de 1877

1.° Zamora a Orense por La Gudiña.
2.° Segovia a Burgos por Aranda.
3.° Medina del Campo a Benavente.
4.° Cuenca a Utiel.
5.° Soria a Castejón.
6.° Avila a Peñaranda de Bracamonte.
7.° Lérida a Saint-Girons (Noguera Pallaresa).

CUADRO NÚM. 6 (V)

FERROCARRILES DEL ESTADO

VIA NORMAL

LINEAS		LONGITUD EN CONSTRUCCIÓN — *Kilómetros*	LONGITUD EN EXPLOTACIÓN — *Kilómetros*	OBSERVACIONES
Transpirenaico de Zuera a Olorón............	Túnel de Sompert (parte española)............	3,806	Este túnel tiene 7,873 kilómetros, siendo la parte francesa de 4,067.	Se construye este túnel mitad por Francia y mitad por España.
	Estación internacional de Canfranc............	1,200	»	En las mismas condiciones se construye la estación.
Transpirenaico de Lérida a Saint Girons........	Construída la explanación de la primera sección, o sea desde Lérida a Balaguer.........	25,368	»	En construcción por el Estado.
Transpirenaico de Ripoll a Ax-les-Thérmes (parte española de Ripoll a Puigcerdá)...........	En construcción 11 trozos de la línea y próximo a subastarse el 12.° y último.................	54,900	»	En construcción por el Estado.
Betanzos a Ferrol.......	»	»	43,047	Construído, y en explotación por el Estado.
Avila a Salamanca......	*Primera sección.*—De Avila a Peñaranda	62,590	»	Construído por el Estado.
	Segunda sección.—De Peñaranda a Salamanca.	»	40,270	En explotación por el Estado. Procede de la caducidad de la línea.
Val de Zafán a San Carlos de la Rápita.......	Sección de Puebla de Híjar a Alcañiz..........	»	31,423	En explotación por el Estado. Procede de la caducidad de la línea-
SUMA............................			114,740	

(1) Ninguno está en explotación, y sólo alguno en construcción. Del primero al sexto tienen la subvención de 60.000 pesetas por kilómetro y derecho a anticipo reintegrable de 15.000 pesetas por kilómetro. El séptimo tiene garantía de interés del 5 por 100 y construcción de muchas obras por el Estado. Todas tienen el ancho de vía normal.

CUADRO NÚM. 7 (VI)

PRIMER PERIODO, 1844

VIA ESTRECHA

LINEAS	FECHA DE LA CONCESIÓN	PLAZO DE CONSTRUCCIÓN — Años	LONGITUDES — Kilómetros	TANTO POR CIENTO MÁXIMO
Sama de Langreo a Gijón	16 Marzo 1847.......	3	38,542	13 por 100

CUADRO NÚM. 8 (VII)

SEGUNDO PERIODO, 1855

VIA ESTRECHA

LINEAS	FECHA DE LA CONCESIÓN	PLAZO DE CONSTRUCCIÓN — Años	LONGITUDES — Kilómetros	TANTO POR CIENTO MÁXIMO
Barcelona a Sarriá (hoy eléctrico).....	11 Julio 1856.........	2 1/2	4,720	Sin determinar el tanto.
Carcagente a Gandía (1)............	6 Marzo 1861.......	2	35,072	15 por 100
Tharsis al Odiel	31 Marzo 1863.......	4	46.191	»
Buitrón a San Juan del Puerto	4 Marzo 1867.......	2	49,314	»
	Suma........................		135,297	

CUADRO NÚM. 9 (VIII)

TERCER PERIODO, 1868

VIA ESTRECHA

LINEAS	FECHA DE LA CONCESIÓN	PLAZO DE CONSTRUCCIÓN — Años	LONGITUDES — Kilómetros	OBSERVACIONES
Palma a Inca (Baleares).............	24 Marzo 1873.......	2	29,000	Estas concesiones son a perpetuidad, con sujeción al Decreto-ley de 14 de Noviembre de 1868
Ríotinto a Huelva	11 Marzo 1874.......	3	83,000	
Sama a Laviana....................	3 Agosto 1874.......	2	12,300	
De la línea de Buitrón a Zalamea.....	14 Diciembre 1874....	»	15,305	
Cartagena a la Unión y Santa Lucía (ferrocarril-tranvía)...............	21 Abril 1875........	»	10,026	
Villalba a las canteras del Berrocal...	20 Abril 1876.......	1 a. y 4 m.	11,000	
Inca a Manacor y ramal a Puebla	21 Junio 1876........	4	50,000	
Santa María a Felanitx	21 Junio 1876........	4	43,000	
Silla a Cullera......................	12 Septiembre 1876...	3	25,850	
Bilbao a Durango y ramal a Dos Caminos............................	29 Diciembre 1877....	4	34,107	
	Suma........................		313,588	

(1) Concedido como tranvía por sesenta años, se amplía la concesión a noventa y nueve, como ferrocarril, por ley de 24 de Julio de 1880.

CUADRO NÚM. 10 (IX)

CUARTO PERIODO, 1877

VIA ESTRECHA

LINEAS	FECHA DE LA CONCESIÓN	PLAZO DE CONSTRUCCIÓN — Años	LONGITUDES — Kilómetros	OBSERVACIONES
Gandía a Denia	17 Junio 1879	3	30,400	»
Madrid a Vaciamadrid	20 Julio 1881	3	20,000	»
Cariñena a Zaragoza	6 Mayo 1882	3	45,189	»
Villena a Alcoy y ramales	27 Julio 1882	4	100,797	»
Tudela a Tarazona	13 Agosto 1882	2	21,156	»
La Unión al Descargador	7 Marzo 1883	2	2,802	»
Olot a Gerona	8 Abril 1883	3	54,793	»
Madrid a Navalcarnero	31 Julio 1883	2	31,532	»
Bilbao a Lan Arenas	30 Octubre 1883	4	11,461	»
Santa Lucía al muelle de Figueroa	12 Noviembre 1883	1	0,577	»
Igualada a Martorell (Central catalana)	1 Mayo 1884	3	38,225	»
Vaciamadrid a Arganda	25 Junio 1884	3	7,163	»
Durango a Zumárraga y ramal de Malzaga a Elgoibar	20 Febrero 1885	5	52,044	»
Amorevieta a Guernica Luno	11 Mayo 1886	4	14,531	»
Reus a Salou	15 Junio 1886	1 1/2	8,266	»
Valencia a Liria por Paterna	6 Febrero 1887	3	26,785	»
Santander a Solares	16 Noviembre 1887	4	18,278	»
San Cebrián de Madú a Villamayor	4 Enero 1888	3	16,556	»
Cortes a Borja	22 Marzo 1888	2	17,478	»
Estación de Gijón (Langreo) al puerto	6 Junio 1888	»	0,790	»
Oviedo a Infiesto	26 Julio 1888	3	46,810	»
Zorroza a Valmaseda	8 Noviembre 1888	4	27,863	»
Irún a Endarlaza	24 Diciembre 1888	1 1/2	10,499	»
San Feliú de Guixols a Gerona	21 Marzo 1889	4	39,124	»
Alcoy a Gandía	20 Julio 1889	5	53,275	»
Navalcarnero a Villa del Prado	7 Septiembre 1889	2	30,230	»
Grao de Valencia a Bétera y Rafelbuñol	10 Febrero 1890	4	36,797	»
Arganda a Colmenar y ramal a Orusco	22 Febrero 1890	3	55,366	»
Zarauz a San Sebastián	14 Marzo 1890	3	26,090	»
Mazarrón al puerto	30 Marzo 1890	3	7,875	»
Las Arenas a Plencia	27 Diciembre 1890	3	14,221	»
La Robla a Valmaseda	5 Enero 1891	6	283,912	»
Bilbao a Lezama, Begoña y Sondica	17 Febrero 1891	3	17,827	»
Los Blancos al descargador	9 Marzo 1891	2	5,200	»
Luchana a Munguía	10 Marzo 1891	3	16,248	»
Deva a Zarauz	15 Julio 1891	3	18,222	»
Santander a Cabezón de la Sal	24 Octubre 1891	4	45,316	»
Minas de Alén a Castrourdiales	17 Febrero 1892	3	19,295	Para minerales.
Guernica Luno a Pedernales	1 Septiembre 1892	4	9,475	»
Andoain a Plazaola	19 Octubre 1892	2	22,306	»
Peñarroya a Fuente del Arco	5 Enero 1893	5	68,028	»
Valdepeñas a La Calzada de Calatrava	3 Marzo 1894	4	42,018	»
Grao de Valencia a Villanueva de Castellón: Grao de Valencia a Picasent	27 Julio 1891	5		Estas tres concesiones se han reducido a nna por ley de 27 de Junio de 1909.
Picasent a Carlet	27 Marzo 1894	3	52,509	
Carlet a Villanueva de Castellón	23 Diciembre 1894	2		
Sama de Langreo a Samuño	11 Junio 1894	2	2,253	»
Lucainena de las Torres a la Ensenada de Agua Amarga	15 Junio 1894	4	39,992	»
San Sebastián a Hernani (eléctrico)	8 Agosto 1894	2	11,682	»
Zalla (Aranguren) a Solares (Orejo)	23 Noviembre 1894	5	78,836	»
Zorroza (empalme) a Bilbao	28 Mayo 1895	6	4,595	»
Elgoibar a Deva	28 Junio 1895	6	13,416	»
San Julián de Musques a Castrourdiales y Traslaviña	2 Septiembre 1895	6	30,490	»
Puertollano a Almodóvar del Campo	6 Septiembre 1896	3	7,420	»
Sierra Alhamilla a Almería (muelle)	5 Julio 1897	1 1/2	16,419	»
La Industrial a Azbarren	2 Agosto 1897	4	7,217	»
	Suma y sigue		1.679,649	

LINEAS	FECHA DE LA CONCESIÓN	PLAZO DE CONSTRUCCIÓN — *Años*	LONGITUDES — *Kilómetros*	OBSERVACIONES
	Suma anterior......		1.679,649	
El Arenao a San Pedro de Galdames..	13 Septiembre 1897...	2	5,070	»
Astillero a Ontaneda..	28 Abril 1898.........	5	34,754	»
Villa del Prado a Almorox.......	14 Mayo 1898........	3	12,337	»
La Calzada de Calatrava a Puertollano	18 Febrero 1899......	4	33,938	»
Valmaseda a Luchana...............	22 Diciembre 1899....	4	28,533	»
Ategorrieta a Monte Ulía (eléctrico)...	16 Febrero 1900.......	3	3,088	»
Infiesto a Arriondas.................	24 Marzo 1900.......	3	21,267	»
Olbán a Guardiola..................	17 Abril 1900...... ..	2	21,342	»
Sotiello a Musel....................	7 Agosto 1900.......	6	8,071	»
Durango a Arrazola y Elorrio........	2 Enero 1901	2	15,223	»
Trubia a San Esteban de Pravia......	15 Julio 1901.........	4	38,996	»
Oviedo al de Ujo a Trubia...	15 Julio 1901.........	3	11,336	»
Ujo a Trubia........	26 Julio 1901.........	2	33,295	»
Arriondas a Llanes..................	7 Agosto 1901	4	46,847	»
Cabezón de la Sal a Llanes..........	7 Agosto 1901	4	54,957	»
Chamartín de la Rosa al barrio de la Concepción.......	31 Agosto 1901	4	5,113	»
Utrillas a Zaragoza..................	19 Octubre 1901.......	3	125,376	»
Matico a la Esperanza...............	4 Noviembre 1901...	2	1,337	»
Villaodrid a Ribadeo................	4 Noviembre 1901 ...	3	33,812	»
Ríotinto a Zalamea la Real.	16 Diciembre 1901....	1	9,474	»
Ríotinto (estación) a Nerva........ ..	16 Diciembre 1901....	1	1,954	»
San Sebastián a la frontera francesa (eléctrico)	4 Enero 1902	5	19,432	»
Minas de Cala a San Juan de Aznalfarache.	14 Febrero 1902......	2	96,383	»
Aboño (Veriña) a Candás...........	15 Febrero 1902......	3	8,000	»
Almodóvar del Campo a San Quintín..	7 Mayo 1902.........	2	17,500	»
Ramal de enlace en Torrelavega.. ...	8 Julio 1902.........	10 meses	4,141	Unido a Alar a Santander
Aznalcollar a río Guadalquivir........	2 Septiembre 1902...	3	37,710	»
Málaga a Torre del Mar.............	8 Junio 1903.........	5	31,000	»
Ojos Negros a Sagunto..............	11 Julio 1903.........	5	204,226	»
Veriña al Musel	11 Abril 1904.........	2	5,124	»
Peñarroya a Pozo Blanco............	14 Abril 1904.........	2	52,914	»
Minas del Castillo de las Guardas a la estación del Ronquillo............	22 Junio 1904........	3	13,797	»
Villareal al Grao de Burriana.........	7 Octubre 1904......	2	10,651	»
Málaga a Coín.....................	6 Marzo 1905.......	5	40,000	»
De la Estación inferior a Vallvidrera..	18 Marzo 1905.......	»	3,947	»
Línea de acceso al funicular del Tibidabo............................	17 Abril 1905	»	1,276	»
Monistrol a Monserrat (Cremallera)...	2 Noviembre 1905...	3	8,550	»
Pozoblanco a Conquista.............	17 Enero 1906........	2	40,075	»
San Gervasio al Tibidabo (funicular)..	30 Mayo 1906........	3	1,150	»
Solares a Liérganes................	26 Junio 1906........	1	8,045	»
Torre del Mar a Vélez-Málaga.......	26 Junio 1906........	3	5,000	»
Funicular a Vallvidrera.............	3 Octubre 1906......	»	0,730	»
Fuencarral a Colmenar Viejo.........	26 Marzo 1907.......	3	21,291	»
Barcelona a Martorell (Nordeste).....	6 Agosto 1908	2	29,000	Sesenta y cuatro años.
Ferrocarril Metropolitano de Vallvidrera.......................... ..	9 Agosto 1909	»	1,232	»
Sarriá a las Planas de Vallvidrera.....	8 Febrero 1912......	2	2,808	»
Endarlaza a Elizondo...............	11 Septiembre 1912...	3	41,000	»
Funicular del Monte Igueldo..........	27 Diciembre 1912....	»	0,352	»
Mollerusa a Balaguer y ramal a Meraguens..........................	»	»	29,745	Notiene concesión.
Trubia a Quirós	»	»	29,315	Falta legalizar. Explotación paralizada.
	SUMA........................		2.990,163	

CUADRO NÚM. 11 (X)

FERROCARRILES DEL ESTADO

VIA ESTRECHA

LINEAS		LONGITUD EN CONSTRUCCIÓN — *Kilómetros*	LONGITUD EN EXPLOTACIÓN — *Kilómetros*	OBSERVACIONES
Madrid a San Martín de Valdeiglesias		74,425	»	Esta línea se compró por el ramo de Guerra al concesionario, y es servida por el Regimiento de Ferrocarriles.
Estella por Vitoria a empalmar con el ferrocarril de Durango a Zumárraga	*Primera sección.*—De Estella a Vitoria con estudio de variantes	»	»	»
	Segunda sección.—De Vitoria al final de la línea.	12,80321	46,813	Se construye y explota por el Estado.
SUMA			46,813	

CUADRO NÚM. 12 (XI)

RESUMEN

a) VIA NORMAL	LONGITUDES — *Kilómetros*	LONGITUD TOTAL — *Kilómetros*
Primer período, 1844	1.478,220	
Segundo período, 1855	6.065,477	
Tercer período, 1868 (libre)	489,744	
Cuarto período, 1877	3.230,400	
Ferrocarriles del Estado	114,740	
		11.378,581
b) VIA ESTRECHA		
Primer período, 1844	38,542	
Segundo período, 1855	135,297	
Tercer período, 1868 (libre)	313,588	
Cuarto período, 1877	2.990,163	
Ferrocarriles del Estado	46,813	
		3.524,403

c) RESUMEN GENERAL	KILÓMETROS
Longitud en explotación, vía normal	11.378,581
Longitud en explotación, vía estrecha	3.524,403
SUMA TOTAL	14.902,984

CAPITULO II

Resumen numérico de las concesiones, por años y períodos legales

CUADRO NÚM. 13 (XII)

Primer período 1844

AÑOS	*Kilómetros.* (v. n.)	*Kilómetros.* (v. e.)	Kilómetros totales.	Término medio por año. — *Kilómetros.*
1847.......	28,459	38,542		
1848.......	—	—	299,293	
1849.......	—	—	38,542	67,567
1850.......	116,692	—	337,835	
1851.......	154,142	—		
1852.......	579,899	—		
1853.......	131,249	—		
1854.......	—	—	1.178,927	235,785
1855.......	358,199	—		
1856.......	109,580	—		

RESUMEN

Vía normal......................	1.478,220	
Vía estrecha....................	38,542	
Suma.................	1.516,762	en 20 años.

Promedio anual......................... **75,838**

CUADRO NÚM. 14 (XIII)

Segundo período 1855

AÑOS	*Kilómetros.* (v. n.)	*Kilómetros.* (v. e.)	Kilómetros totales.	Término medio por año. — *Kilómetros.*
1856	1.133,661	4,720		
1857	497,329	—	2.919,181	
1858	77,103	—	4,720	584,780
1859	902,724	—	2.923,901	
1860	308,364	—		
1861	557,762	35,072		
1862	123,069	—	2.361,630	
1863	186,106	46,191	81,263	488,578
1864	1.027,029	—	2.442,893	
1865	467,664	—		
1866	—	—		
1867	—	49,314	314,579	
1868	18,900	—	49,314	72,778
1869	204,540	—	363,893	
1870	91,139	—		
1871	9,470	—		
1872	21,396	—		
1873	—	—	30,866	6,173
1874	—	—		
1875	—	—		
1876	263,371	—	439,221	219,610
1877	175,850	—		

RESUMEN

Vía normal	6.065,477	
Vía estrecha	135,297	
Suma	6.200,774	en 22 años.

Promedio anual. **281,853**

CUADRO NÚM. 15 (XIV)

Tercer período 1868 (libre)

AÑOS	*Kilómetros.* (v. n.)	*Kilómetros.* (v. e.)	Kilómetros totales.	Término medio por año. — *Kilómetros.*
1869........	—	—		
1870........	4,000	—	136,762	
1871........	—	—	29,000	33,152
1872........	23,536	—	165,762	
1873........	109,226	29,000		
1874........	—	110,605		
1875........	49,443	10,026	324,945	
1876	89,372	129,850	284,588	121,906
1877........	186,130	34,107	609,533	
1878........	—	—		
1879........	28,037	—	28,037	28,037

RESUMEN

Vía normal.....................	489,744	
Vía estrecha....................	313,588	
Suma..................	803,332	en 11 años.

Promedio anual........................ **73,030**

CUADRO NÚM. 16 (XV)

Cuarto período 1877

AÑOS	*Kilómetros.* (v. n.)	*Kilómetros.* (v. e.)	Kilómetros totales.	Término medio por año. — *Kilómetros.*
1879........	—	30,400		
1880........	24,125	—	1.267,665	
1881........	502,598	20,000	318,707	317,274
1882........	618,854	167,142	1.586,372	
1883........	122,088	101,165		
1884........	77,023	45,388		
1885........	363,934	52,044	1.127,556	
1886........	4,941	22.797	285,288	282,569
1887........	93,397	45,063	1.412,844	
1888	588,261	119,996		
1889........	291,257	122,629		
1890........	23,693	140,349	314,950	
1891........	—	386,725	768,807	216,751
1892........	—	51,076	1.083,757	
1893........	—	68,028		
1894........	4,323	227,290		
1895........	297,754	48,501	306,677	
1896........	4,600	7,420	359,008	133,137
1897........	—	28,706	665,685	
1898........	—	47,091		
1899........	188,511	62,471		
1900........	4,084	53,768	193,552	
1901........	—	377,720	912,351	221,180
1902........	0,957	183,166	1.105,903	
1903.	—	235,226		
1904........	—	82,486		
1905	—	53,773		
1906........	—	55,000	241,550	48,310
1907........	—	21,291		
1908........	—	29,000		
1909........	—	1,232		
1910........	—	—	20,000	
1911.	—	—	45,392	13,078
1912........	20,000	44,160	65,392	
1913	—	—		
	Indeterminado..........		59,060	

RESUMEN

Vía normal........................ 3.230,400

Vía estrecha...................... 2.990,163

Suma.................. 6.220,563 en 35 años.

Promedio anual........................ **177,730**

CUADRO NÚM. 17 (XVI)

Promedios anuales

	Promedio anual. — *Kilómetros.*
Primer período, 1844	75,838
Segundo período, 1855	281,853
Tercer período, 1868	73,030
Cuarto período, 1877	177,730

Promedio anual en 70 años .... 212,900 kilómetros.

CAPÍTULO III

Concesiones con régimen especial

Líneas del Noroeste.—731,598 kilómetros

La línea de Palencia a Ponferrada (251,038 kilómetros) se adjudicó por Real orden de 26 de Febrero de 1861, con la subvención de 14.750.000 pesetas.

La línea de Ponferrada a Coruña (297,282 kilómetros) se adjudicó por Real orden de 24 de Septiembre de 1864, con la subvención de 45.000.000 de pesetas.

La línea de León a Gijón (170,664 kilómetros) se adjudicó por Real orden de 23 de Noviembre de 1864, con la subvención de 47.500.000 pesetas.

Por Real decreto de 9 de Febrero de 1878 se rescindió la concesión de estas tres líneas, incautándose de ellas el ministro de Fomento, con arreglo al artículo 5.° de la ley de 12 de Enero de 1877.

Por ley de 19 de Diciembre de 1879 se autoriza al Gobierno para conceder por concurso público la explotación de los kilómetros construídos, y la construcción de los restantes, en las líneas de *Palencia a Ponferrada, Ponferrada a La Coruña, León a Gijón* y *Oviedo a Trubia,* haciéndose la concesión por noventa y nueve años, contados desde *el 23 de Noviembre de 1864,* fecha de la concesión de la última de las tres primeras líneas.

Por Real decreto de 4 de Febrero de 1880 se otorga la concesión disponiendo que el Gobierno tendrá la facultad, tan pronto como haya terminado el vigésimo año de la concesión actual, comprendiendo en este período el de la construcción, de adquirir el conjunto de las líneas que son objeto de la ley de 19 de Diciembre de 1879.

Marchena a Córdoba (VALCHILLÓN) *(antes Carmona a Córdoba).*—91,500 kilómetros

Fué concedida el 3 de Junio de 1879, con sujeción al Decreto ley de 1868.

Por Real orden de 24 de Enero de 1885 perdió la perpetuidad. eximiéndola de construir el trozo de Carmona a Marchena.

Alcantarilla a Lorca *(antes Murcia a Aguilas).*—55,246 kilómetros

Fué concedida el 13 de Marzo de 1876, con sujeción al Decreto ley de 1868.

Por Real orden de 23 de Febrero de 1883 perdió la perpetuidad.

Puerto de Santa María a Sanlúcar.—37,008 kilómetros

Fué concedida el 15 de Marzo de 1876, con sujección al Decreto ley de 1868

Por Real orden de 16 de Enero de 1883 perdió la perpetuidad.

Almendricos a Águilas *(antes Lorca a Águilas).*—30,592 kilómetros

Fué concedida el 22 de Diciembre de 1874, con sujeción al Decreto ley de 1868.

Por Real orden de 9 de Junio de 1885 perdió la perpetuidad.

Mérida a Sevilla *(Tocina)*.—204,540 kilómetros

Fué concedida por ley de 18 de Junio de 1856. Caducó en 29 de Diciembre de 1866.

Por Real decreto de 28 de Junio de 1872 se declara subsistente la utilidad pública reconocida al ferrocarril que se adjudicó por Decreto del Poder ejecutivo de 24 de Marzo de 1869, con sujeción al Decreto ley de 1868.

Solicitada la aplicación del artículo 9.° de la ley de auxilios de 2 de Julio de 1870, se concedió dicha aplicación por ley de 15 de Noviembre de 1872, pero perdiendo la perpetuidad y limitando e plazo a noventa y nueve años.

Bilbao a Portugalete.—18,000 kilómetros

Fué concedida el 15 de Junio de 1881, con sujeción al decreto ley de 1868.

Por Real orden de 15 de Julio de 1884 perdió la perpetuidad.

Samper de Calanda a Roda.—188,511 kilómetros

Por ley de 14 de Septiembre de 1899 se modificó esta concesión, que era de Madrid a Roda a perpetuidad, convirtiéndola de Samper a Roda, sujeta a la ley de 1877, y por noventa y nueve años; a contar desde el 8 de Enero de 1888.

Játiva a Alcoy.—63,774 kilómetros

Por ley especial de 22 de Julio de 1877 se autorizó al Gobierno para otorgar la concesión de este ferrocarril, y fué otorgada por Real orden de 18 de Julio de 1888, con sujeción a la ley de 23 de Noviembre de 1877.

Ponferrada a Villablino.—61,552 kilómetros

Por ley especial de 23 de Julio de 1918 se autorizó al Gobierno para otorgar la concesión de este ferrocarril, y fué otorgada por Real orden de igual fecha (23 de Julio de 1918), con sujeción a la ley de 23 de Noviembre de 1877.

Longitud total de las líneas anteriores: kilómetros **1.502,291.**

NOTA.—Las líneas anteriores están ya incluídas en el capítulo primero del presente Título, dentro del período legal a cuyas prescripciones han quedado sujetas en definitiva. Sólo deja de estar incluída en dicho capítulo primero (que no comprende a los ferrocarriles que no se hallan en explotación) la última línea antes mencionada, de Ponferrada a Villablino, que, no obstante estar en construcción, se ha incluído en el presente, porque dados los términos de la ley de concesión, quedará terminada en breve plazo.

CAPÍTULO IV

Agrupación en líneas de las concesiones de las distintas Compañías

CUADRO NÚM. 18 (XVII)

Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España

LINEAS	CONCESIONES	LONGITUD (Km.)	
		Parciales	*Totales*
Madrid a Irún	Madrid a Valladolid y contorno	255,689	646,282
	Valladolid a Burgos	120,941	
	Burgos a Irún y frontera francesa	269,652	
Villalba a Medina del Campo	Villalba a Segovia	62,685	154,477
	Segovia a Medina del Campo	91.792	
Venta de Baños (San Isidro de Dueñas) a Santander	Venta de Baños (San Isidro de Dueñas) a Alar del Rey	90,851	229,235
	Alar del Rey a Santander	138,384	
Quintanilla de las Torres a Orbó	Quintanilla de las Torres a Orbó	13,208	13,208
Palencia a La Coruña	Palencia a Ponferrada	251,038	548,320
	Ponferrada a La Coruña y ramal al puerto	297,282	
Toral de los Vados a Villafranca del Bierzo	Toral de los Vados a Villafranca del Bierzo	9,149	9,149
León a Gijón	León a Gijón	170,644	170,644
Oviedo a Trubia	Oviedo a Trubia	12,634	12,634
Soto del Rey a Ciaño Santa Ana	Soto del Rey a Ciaño Santa Ana	21,533	21,533
Villabona a San Juan de Nieva	Villabona a San Juan de Nieva	20,772	20,772
Alsásua a Zaragoza y Barcelona por Lérida	Alsásua a Zaragoza	218,050	583,830
	Zaragoza a Barcelona por Lérida	365,780	
Tudela (Castejón) a Bilbao	Tudela (Castejón) a Bilbao	249,037	249,037
Tardienta a Jaca	Tardienta a Huesca	21,719	131,933
	Huesca a Jaca	110,214	
Selgua a Barbastro	Selgua a Barbastro	18,900	18,900
Lérida a Reus y Tarragona	Lérida a Montblanch	59,950	105,950
	Montblanch a Reus	30,242	
	Reus a Tarragona	15.758	
San Martín de Provensals (Barcelona) a Llerona y San Juan de las Abadesas	San Martín de Provensals a Llerona	29,834	120,973
	Granollers a San Juan de las Abadesas	91,139	
Almansa (Venta de la Encina) a Tarragona	Almansa a Játiba	75,253	407,243
	Játiba al Grao de Valencia	59,944	
	Valencia a Tarragona	272,046	
Játiba a Alcoy	Játiba a Alcoy	63,774	63,774
Utiel a Valencia	Utiel a Valencia	87,626	87,626
Vía estrecha: Carcagente a Denia	Carcagente a Gandía	35,072	65,472
	Gandía a Denia	30,400	
Vía estrecha: Tudela a Tarazona	Tudela a Tarazona	21,156	21,156
Vía estrecha: Villalba al Berrocal	Villalba al Berrocal	11,000	11,000
	SUMA TOTAL		3.693,148

CUADRO NÚM. 19 (XVIII)

Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante

LINEAS	CONCESIONES	LONGITUD (Km.) Parciales	Totales
Madrid a Zaragoza y Barcelona (directo)y ramal del Prat a la Bordeta.	Madrid a Zaragoza y contorno	342,383	710,829
	Zaragoza a Val de Zafán	69,265	
	Val de Zafán a Samper de Calanda	9.470	
	Samper de Calanda a Roda	188,511	
	Valls (Picamoixons) por Roda a Villanueva y Barcelona y ramal del Prat a la Bordeta	101,200	
Tarragona a Barcelona por Martorell	Tarragona a Martorell	73,191	104,140
	Martorell a Barcelona	30,949	
Barcelona a la frontera francesa por Mataró	Barcelona a Mataró	28,459	173,724
	Mataró a Arenys de Mar	9,729	
	Arenys de Mar a la Rambla de Santa Coloma	37,335	
	Rambla de Santa Coloma a Gerona	29,730	
	Gerona a Figueras	41,286	
	Figueras a la frontera francesa	27,185	
Barcelona a la Rambla de Santa Coloma (Empalme con la anterior)	Barcelona a Granollers	29,528	69,296
	Granollers a la Rambla de Santa Coloma.	39,768	
Madrid a Alicante	Madrid a Almansa	358,199	456,387
	Almansa a Alicante (puerto)	98,188	
Aranjuez a Cuenca	Aranjuez a Cuenca	151,918	151,918
Castillejo a Toledo	Castillejo a Toledo	26,203	26,203
Albacete (Chinchilla) a Cartagena y puerto	Albacete (Chinchilla) a Cartagena y puerto	246,369	246,369
Valladolid a Ariza	Valladolid a Ariza	254,251	254,251
Madrid a Badajoz	Madrid a Ciudad Real	166,169	508,570
	Ciudad Real a Badajoz	342,401	
Alcázar de San Juan a Ciudad Real	Alcázar de San Juan a Ciudad Real	114,286	114,286
Manzanares a Córdoba, Sevilla y Huelva	Manzanares a Córdoba	243,599	484,074
	Córdoba a Sevilla y puerto	131,249	
	Sevilla a Huelva	109,226	
Vadollano a Linares y Los Salidos	Vadollano a Linares	8,162	17,698
	Linares a Los Salidos	9,536	
Almorchón a Bélmez	Almorchón a Belmez	64,049	64,049
Mérida a Sevilla (Tocina)	Mérida a Sevilla (Tocina)	204,540	204,540
Puente Aljucen (Mérida) a Cáceres	Puente Aljucen (Mérida) a Cáceres	62,962	62,962
Guadajoz a Carmona	Guadajoz a Carmona	13,847	13,847
	SUMA TOTAL		3.663,143

CUADRO NÚM. 20 (XIX)

Compañía de los Ferrocarriles Andaluces

LINEAS	CONCESIONES	LONGITUD (Km.) Parciales	LONGITUD (Km.) Totales
Sevilla a Jerez de la Frontera y Cádiz	Sevilla a Jerez y ramal	109,580	172,327
	Jerez al Trocadero	27,220	
	Puerto Real a Cádiz	27,942	
	Segunda aguada (Cádiz) al muelle de Puntales y ramal	2,644	
	Estación de San Bernardo al puerto de Sevilla	4,941	
Ferrocarril urbano de Jerez de la Frontera	Ferrocarril urbano de Jerez de la Frontera	4,000	4,000
Utrera a Morón, Osuna y la Roda	Utrera a Morón	35,035	128,826
	Morón a Osuna	58,195	
	Osuna a la Roda	35,596	
Jerez a Bonanza	Jerez a Bonanza	26,410	26,410
Marchena a Córdoba (Valchillón)	Marchena a Córdoba (Valchillón)	91,500	91,500
Córdoba a Bélmez	Córdoba a Bélmez	70,691	70,691
Córdoba a Málaga	Córdoba a Málaga y puerto	192,370	192,370
Puente Genil a Linares	Puente Genil a Linares	175,850	175,850
Granada a Algeciras	Campillos (Bobadilla) a Granada	122,678	299,606
	Bobadilla a Algeciras y puerto	176,928	
Alicante a Murcia y ramal a Torrevieja	Alicante a Murcia (Alquerías) y ramal a Torrevieja	90,939	90,939
	SUMA TOTAL		1.252,519

Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal

LINEAS	CONCESIONES	LONGITUD (Km.) Parciales	LONGITUD (Km.) Totales
Madrid a Cáceres y Portugal	Madrid a Malpartida de Plasencia y contorno	245,055	427,187
	Malpartida de Plasencia á Cáceres (Arroyo de Malpartida	84,930	
	Cáceres a la frontera portuguesa por Arroyo de Malpartida)	97,202	
Plasencia a Astorga	Plasencia a Astorga	347,559	347,559
	SUMA TOTAL		774,746

Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España

LINEAS	CONCESIONES	LONGITUD (Km.) Parciales	LONGITUD (Km.) Totales
Linares a Almería	Linares a Almería y puerto	253,577	253,577
Baza a Granada (parte del de Murcia a Granada.	Baza a Guadix Moreda a Granada y ramal de estaciones.	107,740	107,740
	SUMA TOTAL		361,317

Compañía de los Ferrocarriles de Medina del Campo a Zamora y de Orense a Vigo

LINEAS	CONCESIONES	LONGITUD (Km.) Parciales	LONGITUD (Km.) Totales
Medina del Campo a Zamora....	Medina del Campo a Zamora	89,847	89,847
Monforte a Orense, Vigo y Pontevedra	Monforte a Orense	45,903	204,428
	Orense a Vigo	131,612	
	Estación de Vigo al puerto	2,788	
	Guillarey a la entrada del puente sobre el Miño	5,312	
	Redondela a Pontevedra	18,813	
	SUMA TOTAL		294,275

CUADRO NUM. 21 (XX)

COMPAÑIAS RESTANTES DE VIA NORMAL

COMPAÑÍAS	LÍNEAS	CONCESIONES	LONGITUD (KILÓMETROS) Parciales	Totales
Compañía del Ferrocarril Central de Aragón... .	Calatayud al Grao de Valencia.	Calatayud al Grao de Valencia.	297,754	297,754
Compañía de los Ferrocarriles de Salamanca a la frontera de Portugal. .	Salamanca a la frontera de Portugal y ramal de Fuente de San Esteban a Barca de Alba.	Salamanca a la frontera de Portugal y ramal de Fuente de San Esteban a Barca de Alba	202,501	202,501
Compañía del Ferrocarril de Zafra a Huelva.....	Zafra a Huelva...............	Zafra a Huelva...............	179,497	179,497
The Great Sonthern Railway Company........	Murcia a Granada (Lorca a Baza)......................	Lorca a Baza....	134,102	167,186
	Lorca a Aguilas (Almendricos a Aguilas)	Almendricos a Aguilas.........	30,592	
	Estación de Aguilas al Puerto..	Estación de Aguilas al puerto..	1,535	
	Ramal al puerto del Hornillo...	Ramal al Hornillo....	0,957	
Sociedad del Ferrocarril de Soria........... ..	Torralba (Alcuneza a Soria)...	Torralba Soria...............	93.397	93,397
Compañía del Ferrocarril de Medina del Campo a Salamanca...........	Medina del Campo a Salamanca.	Medina del Campo a Salamanca	76,373	76,737
The West Galicia Railway Company..............	Pontevedra a Santiago	Santiago al puerto de Carril...	41,400	73,502
		Pontevedra a Carril..........	32.102	
Sociedad del Ferrocarril de Alcantarilla a Lorca.	Murcia a Aguilas (Alcantarilla a Lorca)....	Alcantarilla a Lorca..........	55,246	55,246
Compañía de los Ferrocarriles de Sevilla a Alcalá y Carmona..........	Sevilla a Carmona......	Sevilla a Alcalá de Guadaira...	14,000	42,037
		Alcalá de Guadaira a Carmona......................	28,037	
Compañía belga de Ferrocarriles vecinales de Andalucía.............	Puerto de Santa María a Sanlúcar de Barrameda...........	Puerto de Santa María a Sanlúcar de Barrameda...........	37.008	37,008
Sociedad de los Ferrocarriles de Valencia y Aragón........	Valencia a Liria por Manises ..	Valencia a Liria..............	28,808	33,408
		Estación de Valencia a la de Utiel.................	4,600	
Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete.	Pilbao a Portugalete..........	Bilbao a Portugalete	11,694	17,938
	Cantalojas a Olaveaga........	Cantalojas a Olaveaga	2,160	
	Casilla a Miravilla.......	Casilla a Miravilla............	4,084	
Compañía de Ferrocarriles y Tranvías	Mallet a Caldas de Montbuy...	Mollet a Caldas de Moutbuy...	13,234	13,234
Diputación provincial de Vizcaya.....	Minas de Triano a la ría de Bilbao.......................	Minas de Triano a la ría de Bilbao.......................	7,298	12,876
	Ortuella a San Julián de Musques (Triano)...............	Ortuella a San Julián de Musques......................	5,578	
Compañía del Ferrocarril de Argamasilla - Tomelloso.	Cinco Casas a Tomelloso......	Cinco Casas a Tomelloso......	20,200	20,000
		TOTAL........................		1.322,321

CUADRO NUM. 22 (XXI)

COMPAÑIAS DE VIA ESTRECHA

COMPAÑÍAS	LÍNEAS	CONCESIONES	LONGITUD (KILOMETROS) Parciales	Totales
Compañía de los Ferrocarriles de la Robla......	La Robla a Luchana......	La Robla a Valmaseda.........	283,912	
		Valmaseda a Luchana.........	28,533	
				312,445
Compañía Minera de Sierra Menera............	Ojos negros a Sagunto........	Ojos Negros a Sagunto...	»	204,226
Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya..	Peñarroya a Fuente del Arco..	Peñarroya a Fueute del Arco..	68,028	
	Puertollano a San Quintín....	Puertollano a Almodóvar del Campo	7,420	
		Almodóvar del Campo a San Quintín.....	17,500	
	Llerena a Linares............	Peñarroya a Pozoblanco.......	52.914	
		Pozoblanco a Conquista.......	40,075	
				185,937
Compañía de los Ferrocarriles de Santauder a Bilbao...............	Bilbao a Plencia...	Bilbao a las Arenas..........	11,461	
		Las Arenas a Plencia.	14,221	
	Santander Solares............	Santander a Solares..........	18,278	
	Zalla a Solares..............	Zalla (Aranguren) a Solares (Orejo)...	78,836	
	Zorroza a Valmaseda..........	Zorroza a Valmaseda..........	27,863	
	Zorroza a Bilbao	Zorroza (empalme) a Bilbao....	4,595	
	La Industrial a Azbarrén.......	La Industrial a Azbarrén.......	7,217	
	Matico a la Esperanza.........	Matico a la Esperanza (Bilbao).	1,337	
	Solares a Liérganes..	Solares a Liérganes..........	8,045	
				171,853
Ferrocarriles Vascongados.................	Bilbao a Zumárraga y ramales..	Bilbao a Durango y ramal a Dos Caminos..................	34,107	
		Durango a Zumárraga y ramal de Malzaga a Elgoibar......	52,044	
	Elgoibar a San Sebastián......	Elgoibar a Deva.............	13,416	
		Deva a Zarauz...............	18,222	
		Zarauz a San Sebastián.......	26,090	
	Durango a Arrázola y Elorrio..	Durango a Arrázola y Elorrio..	15.223	
				159,102
Compañía de los Ferrocarriles de Mallorca (Baleares)...............	Palma de Mallorca a Manacor y ramal a Puebla............	Palma a Inca...	29,000	
		Inca a Manacor y ramal a Puebla	50,000	
	Santa María a Felanitx........	Santa María a Felanitx.	43,000	
				122,000
Compañía de los Ferrocarriles económicos de Villena a Alcoy y Yecla..	Villena a Alcoy y ramales......	Villena a Alcoy y ramales......	»	100,797
Sociedad Minas y Ferrocarril de Utrillas.......	Utrillas a Zaragoza..........	Utrillas aZaragoza..........	»	125,376
Compañía de los Ferrocarriles económicos de Asturias................	Oviedo a Llanes.............	Oviedo a Infiesto............	46,810	
		Infiesto a Arriondas.....	21,267	
		Arriondas a Llanes........ ...	46,847	
				114,924
Compañía de los Ferrocarriles de Valencia a Alberique y Villena a Castellón.................	Grao de Valencia a Villanueva de Castellón...............	Grao de Valencia a Picasent...	»	52,509
		Picasent a Carlet............		
		Carlet a Villanueva de Castellón..................... ..		
Compañía de los Ferrocarriles suburbanos de Málaga...............	Málaga a Vélez Málaga.......	Málaga a Torre del Mar.......	31,000	
		Torre del Mar a Vélez Málaga.	5,000	
	Málaga a Coín..	Málaga a Coín........	40,000	
				76,000
Compañía del Ferrocarril Cantábrico...........	Santander a Llanes..........	Santander a Cabezón de la Sal.	45,316	
		Cabezón de la Sal a Llanes....	54,957	
		Ramal a Torrelavega........ .	4,141	
				104,414
Sociedad Minas de Cala..	Minas de Cala a San Juan de Aznalfarache.....	Minas de Cala a San Juan de Aznalfarache........	»	96,383
The Ríotinto Company...	Ríotinto a Huelva............	Ríotinto a Huelva...	83,000	
	Ramal a Zalamea la Real......	Ríotinto a Zalamea la Real.. ..	9,474	
	Ramal a Nerva...............	Ríotinto (estación) a Nerva...	1,954	
				94,428
Sociedad General de Ferrocarriles Vasco-asturianos...............	Ujo a Trubia................	Ujo a Trubia................	33,295	
	Trubia a San Esteban de Pravia	Trubia a San Esteban de Pravia	38,996	
	Oviedo al de Ujo a Trubia.....	Oviedo al de Ujo a Trubia.....	11,336	
				83,627
		Suma y sigue		2.004,021

CUADRO NUM. 22 (XXI) (Continuación)

COMPAÑÍAS	LÍNEAS	CONCESIONES	LONGITUD (KILÓMETROS) Parciales	Totales
		Suma anterior............		2.004,021
Sociedad Minera Guipuzcoana, ...	Andoain a Plazaola..........	Andoain a Plazaola..........	»	22,306
Compañía del Ferrocarril del Tajuña	Madrid a Arganda.	Madrid a Vaciamadrid.........	20,000	
		Vaciamadrid a Arganda	7,163	
	Arganda a Colmenar de Oreja y ramal a Orusco....	Arganda a Colmenar y Orusco.	55,366	82;529
Sociedad del Ferrocarril de Valdepeñas a la Calzada de Calatrava... .	Valdepeñas a Puertollano	Valdepeñas a la Calzada de Calatrava..............	42,018	
		Calzada de Calatrava a Puertollano..........	33,938	75,956
Sociedad Valenciana de Tranvías.............	Valencia a Liria por Paterna...	Valencia a Liria por Paterna...	26,785	
	Grao de Valencia a Bétera y Rafelbuñol..................	Grao de Valencia a Bétera y Rafelbuñol...................	36,797	63,582
Sociedad Ferrocarril de Madrid a Villa del Prado	Madrid a Villa del Prado......	Madrid a Navalcaruero.......	31,532	
		Navalcarnero a Villa del Prado.	30,230	
	Villa del Prado a Almorox	Villa del Prado a Almorox.....	12,337	74,099
The Buitrón Huelva. .... Railway and Mineral Company.................	Buitrón a San Juan del Puerto.	Buitrón a San Juan del Puerto.	49,314	
	De la línea de Buitrón a Zalamea......................	De la línea de Buitrón a Zalamea	15,305	64.619
Sociedad del Ferrocarril de Langreo en Asturias.	Sama de Langreo a Gijón......	Sama de Langreo a Gijón......	38,542	
	Sama de Langreo a Laviana...	Sama a Laviana...............	12,300	
	Sama de Langreo a Samuño...	Sama a Lamuño..............	2,253	
	Sotiello al puerto del Musel....	Sotiello al Musel	8.071	
	Estación de Gijón (Langreo) al puerto..............	Estación al puerto...........	0,790	61,956
The Almería and Alhamilla. Raylway Company.	Lucainena de las Torres a la ensenada de Agua Amarga.....	Lucainena de las Torres a la ensenada de Agua Amarga.. ..	39,992	
	Sierra Alhamilla a Almería. ..	Sierra Alhamilla a Almería....	16,419	56,411
Compañía del Ferrocarril de Olot a Gerona......	Olot a Gerona..	Olot a Gerona.......	»	54,793
The Alcoy And Gandía... Raylway and Harbour Company....	Alcoy a Gandía.	Alcoy a Gandía y puerto	»	53,275
The Tharsis Sulphur and Copper Company.....	Tharsis al Odiel	Tharsis al Odiel.	»	46,191
Caminos de Hierro del Nordeste de España....	Barcelona a Martorell..	Barcelona a Martorell	»	29,000
Compañía del Ferrocarril de Cariñena a Zaragoza	Cariñena a Zaragoza...	Cariñena a Zaragoza	»	45,189
Compañía del Ferrocarril de San Feliu de Guixols a Gerona............	San Feliu de Guixols a Gerona.	San Feliu de Guixols a Gerona.	»	39,124
Compañía del Ferrocarril Central Catalán.......	Igualada a Martorell...	Igualada a Martorell..........	»	38,225
Compañía Madrileña de Urbanización.........	Chamartín de la Rosa al barrio de la Concepción...........	Chamartín al barrio de la Concepción....................	5,113	
	Fuencarral a Colmenar Viejo...	Fuencarral a Colmenar Viejo..	21,291	26,404
Compañía de los Ferrocarriles de San Julián de Musques a Castro Urdiales...............	San Julián de Musques a Castro Urdiales y Traslaviña....	San Julián de Musques a Castro Urdiales y Traslaviña....	30,490	
	El Arenao a San Pedro de Galdames.....................	El Arenao a San Pedro de Galdames.....................	5,070	35,560
Compañía del Ferrocarril de las Minas de Aznalcóllar al Guadalquivir..	Aznalcóllar al río Guadalquivir.	Aznalcóllar al río Guadalquivir.	»	37,710
Compañía del Ferrocarril de Astillero a Ontaneda	Astillero a Ontaneda..........	Astillero a Ontaneda.........	»	34,754
Sociedad Minera de Villaodrid...............	Villaodrid a Ribadeo..........	Villaodrid a Ribadeo.....	»	33,812
		Suma y sigue.......... ...		2.979,516

CUADRO NUM. 22 (XXI) (Continuación)

COMPAÑÍAS	LÍNEAS	CONCESIONES	LONGITUD (KILÓMETROS) Parciales	Totales
		Suma anterior		2.979,516
Sociedad del Ferrocarril de Silla a Cullera	Silla a Cullera	Silla a Cullera	»	25,850
Compañía del Ferrocarril de Amorevieta a Guernica-Luno y Pedernales.	Amorevieta a Guernica-Luno y Pedernales	Amorevieta a Guernica-Luno	14.531	
		Guernica-Luno a Pedernales	9;475	
				24,006
Sociedad del Tranvía o Ferrocarril económico de Manresa a Berga	Olván a Guardiola	Olván a Guardiola	»	21,342
Sociedad «La Constructora de Obras públicas y Fomento industrial»	San Sebastián a la frontera francesa (eléctrico)	San Sebastián a la frontera	»	19,432
Compañía del Ferrocarril Minero de Castro-Alén.	Minas de Alén a Castro Urdiales	Minas de Alén a Castro Urdiales	»	19,295
Compañía del Ferrocarril de Cortes a Borja	Cortes a Borja	Cortes a Borja	»	17,478
Sociedad «Hulleras de San Cebrián»	San Cebrián de Mudá a Cillamayor	San Cebrián de Mudá a Cillamayor	»	16,556
Compañía del Ferrocarril de Luchana a Munguía.	Luchana a Munguía	Luchana a Munguía	»	16,248
Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Lezama	Bilbao a Lezama, Begoña y Sondica	Bilbao a Lezama, Begoña y Sondica	»	17,827
Sociedad Minas de Hierro y Ferrocarril de Carreño	Aboño (Veriña) a Candás	Aboño (Veriña) a Candás	»	8,000
Sociedad Española de Minas del Castillo de las Guardas	Minas del Castillo de las Guardas a la estación del Ronquillo	Castillo de las Guardas a la estación del Ronquillo	»	13,797
Compañía del Ferrocarril de San Sebastián a Hernani	San Sebastián a Hernani (eléctrico)	San Sebastián a Hernani	»	11,682
Compañía del Tranvía a vapor de Onda al Grao de Castellón	Villarreal al Grao de Burriana.	Villarreal al Grao de Burriana.	»	10,651
Compañía de los Ferrocarriles del Bidasoa	Irún a Elizondo.	Irún a Endarlaza	10,499	
		Endarlaza a Elizondo	41,000	
				51,499
Compañía del Ferrocarril de cremallera de Monistrol a Monserrat	Monistrol a Monserrat	Monistrol a Monserrat	»	8,550
Compañía Reusense de Tranvías	Reus a Salou	Reus a Salou	»	8,266
Sociedad Unión Minero-industrial	Mazarrón al puerto	Mazarrón al puerto	»	7,875
Sociedad «El Tibidabo»	San Gervasio al Tibidabo	San Gervasio al Tibidabo (funicular)	1,150	
	Línea de acceso al funicular	Línea de acceso al funicular	1,276	
	Estación inferior a Vallvidrera.	Estación inferior a Vallvidrera.	3,947	
				6,373
Compañía del Ferrocarril de Sarriá a Barcelona	Barcelona a Sarriá (eléctrico)	Barcelona a Sarriá	4,720	
	Funicular de Vallvidrera	Funicular de Vallvidrera	0,730	
				5.450
Compagnie des Chemins de Fer de la Sierra de Cartagena	Los Blancos al Descargador	Los Blancos al Descargador	»	5,200
Sindicato Asturiano del puerto del Musel	Veriña al puerto del Musel	Veriña al Musel	»	5,124
The Cartagena and Herverías Steam Tranways Company	Cartagena a la Unión y ramal a Santa Lucía	Cartagena a la Unión y ramal a Santa Lucía (ferrocarril-tranvía)	10,026	
	La Unión al Descargador	La Unión al Descargador	2,802	
	Santa Lucía al muelle de Figueroa	Santa Lucía al muelle de Figueroa	0,577	
				13,405
Compañía del Ferrocarril del Monte Ulia	Ategorrieta al Monte Ulia (eléctrico)	Ategorrieta (San Sebastián) al Monte Ulia	»	3,088
		Suma y sigue		3.316,510

CUADRO NUM. 22 (XXI) (Conclusión)

COMPAÑÍAS	LÍNEAS	CONCESIONES	LONGITUD (KILÓMETROS) Parciales	Totales
		Suma anterior		3.316,510
Sociedad Anónima Ferrocarriles de Cataluña y Compañía Barcelonesa de Electricidad........	Ferrocarril Metropolitano de Vallvidrera.	Ferrocarril metropolitano de Vallvidrera................	1,232	
	Sarriá a las Planas de Vallvidrera....	Sarriá a las Planas de Vallvidrera.......................	2,808	4,040
Sociedad del Funicular del Monte Igueldo........	Funicular del Monte Igueldo (San Sebastián)....	Funicular del Monte Igueldo...	»	0,352
Sociedad Azucarera del Segre...	Mollerusa a Balaguer y ramal a Menarguens..	Mollerusa a Balaguer y ramal a Menarguens	»	29,745
Sociedad Fábrica de Mieres..................	Trubia a Quirós.........	Trubia a Quirós..............	»	29,315
		SUMA TOTAL..................		3.379,962

CUADRO NUM. 23 (XXII)

RESUMEN

COMPAÑIAS		VÍA ANCHA	VÍA ESTRECHA	TOTAL
Vía normal	Norte	3.595,520	97,628	3.693,148
	Madrid a Zaragoza y a Alicante	3.663,143	›	3.663,143
	Andaluces	1.252,519	›	1.252,519
	Madrid a Cáceres y Portugal	774,746	›	774,746
	Sur de España	361,317	›	361,317
	Medina a Zamora y Orense a Vigo	294,275	›	294,275
	Compañías restantes	1.322,321	›	1.322,321
Compañías de vía estrecha		›	3.379,962	3.379,962
Suma		11.263,841	3.477,590	14.741,431
Ferrocarriles del Estado (1)		114,740	46,813	161,553
TOTALES		11.378,581	3.524,403	14.902,984

(1) Véase capítulo primero.

NOTA.—Todas las longitudes que aparecen en el presente título son de *línea,* independientemente de que ésta sea de vía única o de doble vía.

Como ampliación a los datos expuestos en el presente capítulo, se expresan a continuación los trayectos en que tienen doble vía las Compañías del Norte y de Madrid a Zaragoza y a Alicante; no haciendo lo propio respecto a algunas compañías de vía estrecha, que también tienen doble vía en ciertos pequeños trayectos, por la escasísima longitud e importancia de éstos.

COMPAÑÍAS	LÍNEAS	TRAYECTOS	LONGITUD (KILÓMETROS) Parciales	Totales
Norte	Madrid a Irún	Madrid a Villalba y Escorial	51,000	
		Medina a Miranda	253,000	
		Alsasua a Irún	102,000	
	Zaragoza a Barcelona por Lérida	Manresa a Barcelona	65,000	
				471,000
Madrid a Zaragoza y a Alicante	Madrid a Zaragoza	Madrid a Vallecas	7,000	
	Madrid a Alicante	Madrid a Alcázar de San Juan	149,000	
	Barcelona a Mataró	Barcelona a Mataró	29,000	
	Barcelona a empalme por Granollers	Barcelona a Montmeló	22,000	
	Valls a Villanueva y Barcelona	San Vicente de Calders a Barcelona	62,000	
	Tarragona a Barcelona	Molins de Rey a Barcelona	21,000	
				290,000

APENDICE AL TITULO SEGUNDO

Según se desprende del contenido del *Título primero,* no puede decirse, en realidad, que la legislación de ferrocarriles, vigente hoy en España, contenga una clasificación de las vías férreas tal y como debiera establecerse, con arreglo a las normas que se exponen en el *Capítulo III* del *Título quinto*.

No obstante, del estudio detenido de la ley general de 23 de Noviembre de 1877 y de su reglamento de aplicación, hecho por el *Negociado de concesión y construcción de Ferrocarriles*, del Ministerio de Fomento, éste reasumió las disposiciones de dichos Cuerpos legales concernientes a la materia, en su cuadro de clasificación, el cual sirve de norma al expresado Centro en el despacho de los asuntos que le competen, y que transcribimos íntegro a continuación:

GRUPOS	CLASES		
I. Líneas de servicio general	1.ª	Líneas costeadas por el Estado	De uso público.
	2.ª	Líneas concedidas a particulares, con o sin subvención.	De uso público.
	3.ª	Líneas carboníferas o mineras de importancia, con o sin subvención	De uso público.
II. Líneas de servicio particular y uso público	4.ª	Concedidas a particulares, sin subvención	De uso público.
III. Líneas particulares	5.ª	Con ocupación de terrenos de dominio público	De uso privado.
	6.ª	Sin interesar a estos terrenos	De uso privado.

Son, por tanto, seis las clases de ferrocarriles que admiten la legislación.

Las del grupo I son de vía normal, según el artículo 43 de la ley, y las de los II y III el ancho de la vía queda a voluntad del particular que las solicite; en su mayoría son de vía estrecha.

Las de la clase 1.ª son del Estado; las 2.ª, 3.ª y 4.ª clases, revierten a favor del Estado al término de los años de la concesión; en la 5.ª, revierte lo que ofecta al dominio público; las de la 6.ª son libres. El plazo de la concesión es de noventa y nueve años, como máximo.

Para las líneas de las clases 2.ª y 3.ª es preciso depositar una fianza del 1 por 100 del presupuesto al hacer la petición, y se eleva al 5 por 100 una vez otorgada la concesión, si es con subvención, y al 3 por 100 si no son subvencionadas.

Los de la clase 4.ª no requieren fianza hasta que esté otorgada la concesión, y es del 3 por 100 del presupuesto de ejecución del camino.

Las de la 5.ª clase necesitan fianza del 5 por 100 del presupuesto de las obras que afectan al dominio público, y se depositará una vez que estén autorizadas.

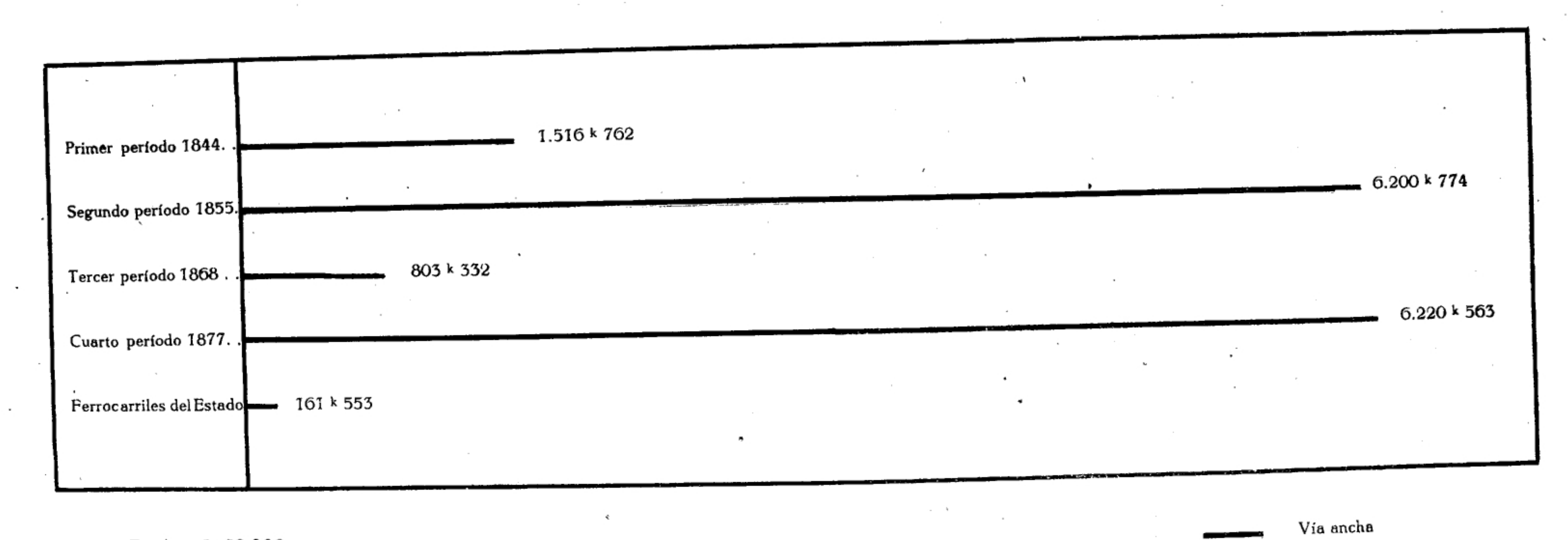
No se exige fianza para las de la clase 6.ª

Terminaremos advirtiendo que las líneas comprendidas en las clases 1.ª a 4.ª, ambas inclusive, o sea, las llamadas *de uso público,* están bajo la inspección constante del Gobierno; en cuanto a las *de uso privado,* no interviene la Administración Central más que en las de la clase 5.ª, y sólo en la

parte que corresponde a los terrenos ocupados del dominio público; y tanto en el resto de la longitud de las líneas de dicha clase, como en la total de las de la 6.ª, para nada interviene la mencionada Administración Central.

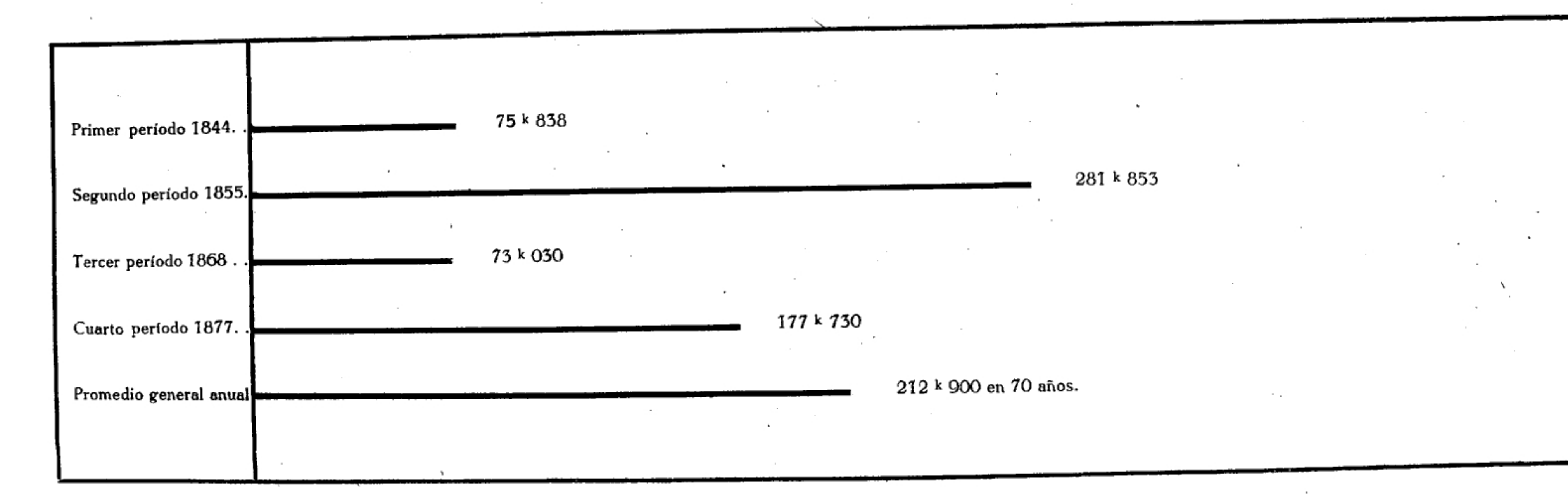
Por consiguiente, debe entenderse que cuantos datos aparecen en los diferentes capítulos de este *Título segundo,* se refieren única y exclusivamente a los *ferrocarriles de España, actualmente en explotación y de uso público.*

Longitudes de los distintos períodos legales



Escala = 1 : 30.000

Promedios anuales de cada período legal



Escala = 1 : 2.000

ESTE TOMO SE EMPEZÓ A IMPRIMIR EL
DIA 3 DE SEPTIEMBRE DE 1918, EN
LOS TALLERES DE ARTES GRA-
FICAS «MATEU», DE MADRID,
Y SE TERMINO EL DIA 26
DEL MISMO MES Y AÑO

MAPA HISTORICO DE LOS FERROCARRILES DE ESPAÑA EN EXPLOTACIÓN





MAPA DE LOS FERROCARRILES DE ESPAÑA EN EXPLOTACIÓN
2
MAR CANTÁBRICO
OCEANO ATLÁNTICO
FRANCIA
PORTUGAL
MAR MEDITERRÁNEO
ISLAS BALEARES
LA CORUÑA
LUGO
PONTEVEDRA
ORENSE
MONFORTE
OVIEDO
SANTANDER
BILBAO
SAN SEBASTIAN
VITORIA
PAMPLONA
LOGROÑO
BURGOS
LEÓN
ASTORGA
PALENCIA
VALLADOLID
ZAMORA
SALAMANCA
MEDINA DEL CAMPO
SEGOVIA
ÁVILA
MADRID
GUADALAJARA
SORIA
ZARAGOZA
HUESCA
LÉRIDA
GERONA
BARCELONA
TARRAGONA
TERUEL
CUENCA
TOLEDO
CASTELLÓN DE LA PLANA
VALENCIA
ALBACETE
CIUDAD REAL
ALICANTE
MURCIA
CÁCERES
MÉRIDA
BADAJOZ
CÓRDOBA
JAÉN
GRANADA
ALMERÍA
MÁLAGA
SEVILLA
HUELVA
CÁDIZ
TANGER
MALLORCA
MENORCA
IBIZA
FORMENTERA
PALMA
LISBOA
DAX
AUCH
TOULOUSE
MONTPELLIER
PERPIGNAN
SIGNOS CONVENCIONALES
Norte - via normal
Norte - via estrecha
Madrid - Zaragoza - Alicante
Andaluces
Sur de España (Explotado por "Andaluces")
Madrid - Cáceres - Portugal
Medina á Zamora y Orense á Vigo
Compañías réstantes de via normal
idem. de v. e.
Ferrocarriles del Estado - v. n.
idem. » id - v. e.
idem. transpirenáicos (En construcción)
idem. secundarios y estratégicos
ARTES GRÁFICAS "MATEU" MADRID